

**Atlas Portuário Nacional:  
Contributos Metodológicos para a sua elaboração**

**Ana Filipa da Conceição Prata**

**Dissertação de Mestrado em Gestão do Território,  
especialização em Detecção Remota e Sistemas de  
Informação Geográfica**

**Março, 2012**

Dissertação apresentada para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Gestão do Território, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor João Figueira de Sousa, Professor Auxiliar do Departamento de Geografia e Planeamento Regional da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, e a co-orientação da Professora Doutora Maria Fernanda Rollo, Professora Associada com Agregação do Departamento de História da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas.

## RESUMO

### ATLAS PORTUÁRIO NACIONAL: CONTRIBUTOS METODOLÓGICOS PARA A SUA ELABORAÇÃO.

ANA PRATA

Enquanto palco e plataforma das actividades humanas, os portos apresentam-se como uma realidade complexa, deveras rica e essencial ao funcionamento económico dos países que os possuem.

É propósito deste trabalho evidenciar que o estudo da realidade portuária portuguesa, pela riqueza, dinamismo e pluralidade de vertentes, actores e elementos em presença, permite e carece da criação de um atlas portuário nacional, capaz de conglomerar e *ilustrar* todas essas vertentes. Neste sentido, a componente histórica apresenta-se-nos como determinante, pois permitir-nos-á, perceber contextos, identificar rumos, dando-nos o *background* necessário para uma primeira tentativa de estruturação de um atlas dedicado à história, desenvolvimento e dinamismo do sector portuário português.

Recorrendo à História e à Geografia, à análise de fontes e dados estatísticos, e às potencialidades dos Sistemas de Informação Geográfica, tornar-se-á mais abrangente e exacto o conhecimento que se tem acerca de um sector vital na história e na vida do País.

**PALAVRAS-CHAVE:** Atlas portuário, portos portugueses, hinterland, vorland, século XIX e XX.

# **ABSTRACT**

## **A NATIONAL SEAPORT ATLAS: METHODOLOGICAL CONTRIBUTION TOWARDS ITS CREATION.**

**ANA PRATA**

As stage and platform of human activities, seaports present themselves as a complex reality, undoubtedly rich and crucial to the economy of the countries where they are located.

This thesis aims to stress out the undeniable importance of studying the Portuguese seaport sector. Its history, its dynamism, and the plurality of vectors that it gathers, all allow and justify the planning and development of a national seaport atlas dedicated to the Portuguese ports. In this context, the historical component is a vital one, because it will allow us to understand decisions and choices, giving us the needed *background* to draw the first draft of a seaport atlas, dedicated to the history, development and dynamic of the Portuguese seaport sector.

Using tools and methodologies from History and Geography, in addition to Geographic Information Systems tools', historical sources and statistics, we will be able to have a more accurate understanding and to keep a better track of the development of a vital sector in Portugal's history.

**KEYWORDS:** Seaport atlas, Portuguese ports, hinterland, vorland, 19<sup>th</sup> and 20<sup>th</sup> centuries.

## **AGRADECIMENTOS**

Este trabalho não teria sido possível sem o contributo e apoio de um conjunto de pessoas a quem gostaria de deixar expresso o meu agradecimento.

Ao Professor Doutor João Figueira de Sousa, orientador científico desta dissertação, a quem devo o meu reconhecimento e apreço, pela inestimável disponibilidade sempre demonstrada ao longo de todo o processo de pesquisa e escrita.

À Professora Doutora Maria Fernanda Rollo, co-orientadora científica desta dissertação, pela ‘descoberta’ da aliciante temática portuária, e pelo constante incentivo e estímulo.

À Dr.<sup>a</sup> Margarida Abreu, directora do Arquivo e Biblioteca do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM, IP.), pela atenção empenhada com que me ajudou a encontrar importantes referências bibliográficas.

À Dr.<sup>a</sup> Leonarda Galhardas, chefe de serviço do Centro de Documentação e Informação do Porto de Lisboa, pela inestimável disponibilidade sempre demonstrada no esclarecimento de dúvidas e pelos importantes materiais bibliográficos e fotográficos que me disponibilizou.

Aos meus pais, que permanentemente me incentivaram e acreditaram em mim.

Ao Nelson, pela amizade, pelo incansável apoio e encorajamento constante.

À Maggie, que acompanhou, sempre de perto, todo o processo de escrita e composição dos diversos mapas e gráficos que integram este trabalho.

Ao Edgar, pelo companheirismo demonstrado nas várias etapas de elaboração desta dissertação.

À Yvette, à Ângela, à Joana Pereira e à Joana Prata pelo ombro amigo, sempre disponível, em momentos de maior ansiedade e dúvida.

A todos, por tão prestimosos apoios, o meu obrigado sincero.

Resta-me esperar que este trabalho, tributário de tantos estímulos, lhes faça jus. Conquanto qualquer imprecisão ou erro que esta dissertação contenha apenas a mim podem ser imputados.

## ÍNDICE GERAL

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>1</b>
1. Origem e objecto do trabalho.....	1
2. Âmbito cronológico .....	5
3. Metodologia Adoptada .....	6
4. Fontes e Bibliografia.....	7
5. Sequência da Análise .....	8
<b>PARTE I: PORTOS, UMA REALIDADE COMPLEXA .....</b>	<b>10</b>
1. Conceitos & Definições.....	10
1.1. Tipologia de sítios portuários .....	11
1.2. Factores de valorização de um porto .....	14
2. Dinâmica Portuária .....	16
<b>PARTE II: OS PORTOS DA MONARQUIA PARA A REPÚBLICA. A CONJUNTURA.....</b>	<b>20</b>
1.A Monarquia Constitucional .....	20
1.1.Situação dos portos nacionais .....	20
1.2.O Engenheiro Adolfo Loureiro e <i>Os Portos Marítimos de Portugal</i> .....	24
1.2.1.Adolfo Ferreira de Loureiro (1836-1911).....	25
1.2.2.O <i>atlas portuário</i> de Adolfo Loureiro .....	29
1.3. Contendas & Peripécias, ou a história dos portos portugueses.....	33
1.3.1. Porto e Barra do Douro.....	33
1.3.2. Porto de Leixões .....	41
1.3.3. Porto de Lisboa .....	47
2. A I República .....	59
2.1. Nova conjuntura política: lugar dos portos na economia nacional .....	59
2.1.1. A polémica em torno da adaptação de Leixões a porto comercial.....	62
2.1.2. O porto de Lisboa .....	70
2.2. Novas opções de administração e exploração dos portos nacionais .....	75
2.3. A <i>Lei de Portos</i> .....	79
2.4. A caminho da <i>I Fase do Plano Portuário Nacional</i> .....	81
<b>PARTE III: UM ATLAS PORTUÁRIO NACIONAL. UTILIDADE E PROPÓSITO .....</b>	<b>85</b>
1.Objectivos & Potencialidades .....	85
2. Da <i>história</i> à <i>prática</i> . Reflexões e exemplos. ....	87
2.1.Enquadramento nacional.....	88
2.1.1. Divisão Administrativa .....	89
2.1.2.Principais cidades .....	90

2.1.3. Acessibilidades: estradas e caminhos-de-ferro .....	90
2.1.4. O Meio .....	92
2.1.5. A População .....	94
2.2. Sector Portuário .....	94
2.2.1. Divisão Marítima de Portugal .....	96
2.2.2. Juntas Autónomas Portuárias .....	97
2.2.3. Infra-estruturas de apoio .....	98
2.2.4. Movimento Portuário .....	100
2.3. Porto a Porto .....	105
2.3.1. Porto de Lisboa .....	106
2.3.1.1. Movimento Portuário .....	106
2.3.1.2. Rendimentos Aduaneiros .....	107
2.3.1.3. Infra-estruturas .....	107
2.3.2. Porto de Leixões .....	110
2.3.2.1. Movimento Portuário .....	110
2.3.2.2. Rendimentos / Despesas .....	111
2.3.2.3. Infra-estruturas .....	111
2.3.3. Porto do Douro .....	112
2.3.3.1. Movimento Portuário .....	112
2.3.3.2. Rendimentos Aduaneiros .....	114
2.3.3.3. Infra-estruturas .....	114
<b>CONCLUSÃO</b> .....	115
Fontes e Bibliografia .....	117

## ÍNDICE DE QUADROS

<b>Quadro 1:</b> Entradas e saídas de navios nos portos do continente e ilhas adjacentes .....	22
<b>Quadro 2:</b> Rendimentos aduaneiros do continente e ilhas adjacentes (em contos de réis) .....	23
<b>Quadro 3:</b> Principais marcos da carreira militar de Adolfo Loureiro .....	26
<b>Quadro 4:</b> Despesas com o melhoramento do porto do Douro (1790-1902) .....	40
<b>Quadro 5:</b> Receitas obtidas no porto do Douro (1790-1902).....	40
<b>Quadro 6:</b> Movimento da barra do Douro entre 1873 e 1902 (em toneladas).....	41
<b>Quadro 7:</b> Movimento Marítimo e importância do porto de Leixões (1886-1902) .....	44
<b>Quadro 8:</b> Despesas efectuadas com o porto de Leixões entre 1884 e 1903.....	47
<b>Quadro 9:</b> Quantias gastas com o melhoramento do porto de Lisboa (1880-1907).....	58
<b>Quadro 10:</b> Movimento Comercial de Lisboa (1900-1905).....	58
<b>Quadro 11:</b> Navios entrados em Lisboa e respectivas toneladas (1882/1883 e 1905) .....	59
<b>Quadro 12:</b> Junta das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões). Evolução das receitas entre 1914-1917.....	69
<b>Quadro 13:</b> Navios entrados e mercadorias carregadas e descarregadas no porto de Lisboa (1900-1930).....	74
<b>Quadro 14:</b> Juntas Autónomas criadas em Portugal (1911-1928) .....	78
<b>Quadro 15:</b> Importâncias gastas em obras na I Fase do Plano Portuário .....	84
<b>Quadro 16:</b> Despesa feita pelo Estado com a construção, conservação e estudos de estradas (em réis) .....	90
<b>Quadro 17:</b> Cheias no Douro (1873-1903) .....	93
<b>Quadro 18:</b> Divisão Marítima de Portugal (1926) .....	96
<b>Quadro 19:</b> Juntas Autónomas Portuárias criadas entre 1911 e 1928 .....	98
<b>Quadro 20:</b> Estações de socorros a náufragos (1925) .....	99
<b>Quadro 21:</b> Rendimentos da Alfândega de Lisboa e suas delegações (1899-1903).....	107
<b>Quadro 22:</b> Quarentenas e verificações sanitárias realizadas no Lazareto (1899-1905).....	108
<b>Quadro 23:</b> Rendimentos aduaneiros cobrados no porto de Leixões (1898-1902) .....	111
<b>Quadro 24:</b> Despesas com o melhoramento do porto de Leixões (1899-1903) .....	111
<b>Quadro 25:</b> Rendimentos da Alfândega do Porto e suas delegações (1891-1902) .....	114



## ÍNDICE DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Tipos de portos segundo a localização .....	12
<b>Figura 2:</b> Classificação dos diferentes tipos de porto.....	14
<b>Figura 3:</b> <i>Hinterlands</i> portuários, estilização do conceito.....	15
<b>Figura 4:</b> Dinâmica portuária I.....	17
<b>Figura 5:</b> Dinâmica portuária II .....	18
<b>Figura 6:</b> Componentes dos estudos portuários .....	19
<b>Figura 7:</b> Engenheiro Adolfo Ferreira de Loureiro .....	25
<b>Figura 8:</b> Porto. Ponte D. Luís e barcos de Avintes .....	36
<b>Figura 9:</b> Rio Douro, zona da Ribeira .....	38
<b>Figura 10:</b> Carregamento de vinho do Porto, na margem de Gaia .....	39
<b>Figura 11:</b> Porto de Leixões em 1892 .....	43
<b>Figura 12:</b> Construção do porto de Leixões (1884-1892). Vista geral do molhe norte .....	46
<b>Figura 13:</b> Antes da construção da Avenida 24 de Julho. (Depois de 1877) .....	49
<b>Figura 14:</b> Panorama da Ribeira. Projecto de Frederico Ressano Garcia, inaugurado em 1882 .....	51
<b>Figura 15:</b> Projecto do Engenheiro Hildenert Hersent para o porto de Lisboa (1885).....	54
<b>Figura 16:</b> Aterro da Avenida 24 de Julho. (Década de 1860).....	56
<b>Figura 17:</b> Cheias do Douro em Arcos de Miragaia (Dezembro de 1909).....	63
<b>Figura 18:</b> Cheias do Douro. Capela da Afurada (Dezembro de 1909) .....	64
<b>Figura 19:</b> Cheias do Douro. Ribeira do Porto. (Dezembro de 1909).....	64
<b>Figura 20:</b> Porto de Leixões. Planta geral das obras de melhoramento e de construção do porto comercial. Projecto de Adolfo Loureiro e Santos Viegas (1908).....	66
<b>Figura 21:</b> <i>Proposed Harbour at Leça</i> . (Proposta de James Abernethy para um porto na foz do Leça).....	67
<b>Figura 22:</b> Doca da Alfândega (1917).....	71
<b>Figura 23:</b> Vista parcial da doca seca nº 1 e da ponte giratória da doca de Alcântara .....	72
<b>Figura 24:</b> Vista do estaleiro naval e docas secas .....	73
<b>Figura 25:</b> Afunilamento do objecto de estudo .....	88
<b>Figura 26:</b> Mapa de Portugal com representação da rede ferroviária (1910) .....	92
<b>Figura 27:</b> Esboço desenhado pelo Eng. Edgar Mesquita Cardoso para o porto de Leixões (1935).....	93
<b>Figura 28:</b> Planta do Lazareto de Lisboa.....	107
<b>Figura 29:</b> Planta dos estaleiros particulares do porto de Lisboa .....	108
<b>Figura 30:</b> Planta da 1ª, 2ª e 3ª secções do porto de Lisboa .....	109
<b>Figura 31:</b> Porto de Leixões, planta geral e perfis tipo, segundo os diversos projectos que foram elaborados por diferentes engenheiros nacionais e estrangeiros.....	111
<b>Figura 32:</b> Evolução esquemática do complexo portuário de Leixões.....	112
<b>Figura 33:</b> Projectos de ligações ferroviárias entre o Porto e o portos comercial de Leixões. ....	114

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Comércio Geral (1879-1901).....	23
<b>Gráfico 2:</b> Total da Arqueação em toneladas dos navios entrados em Leixões (1886-1902).....	45
<b>Gráfico 3:</b> Comércio Geral dos Portos Continentais (1912).....	61
<b>Gráfico 4:</b> Extensão das estradas existentes no continente (em Km) .....	91
<b>Gráfico 5:</b> Comércio Marítimo (1918-1920). Toneladas carregadas.....	101
<b>Gráfico 6:</b> Comércio Marítimo (1918-1920). Toneladas descarregadas .....	101
<b>Gráfico 7:</b> Rendimento Aduaneiros (1912-1920).....	102
<b>Gráfico 8:</b> N° de embarcações entradas nos portos do País, por países de procedência, nos anos 1912, 1918 e 1920.....	104
<b>Gráfico 9:</b> N° de embarcações entradas nos portos do País (1912-1920).....	105
<b>Gráfico 10:</b> N° de embarcações entradas nos portos de Leixões, Douro e Lisboa (1913-1926).....	105
<b>Gráfico 11:</b> Tonelagem dos navios entrados nos portos de Leixões, Douro e Lisboa (1913-1926).....	105
<b>Gráfico 12:</b> N° de embarcações entradas no portos de Lisboa (1900-1926).....	106
<b>Gráfico 13:</b> Mercadorias carregadas e descarragadas no porto de Lisboa (1904-1926).....	106
<b>Gráfico 14:</b> Total da arqueação, em toneladas, dos navioe«s entrados em Leixões (1886-1902) .....	110
<b>Gráfico 15:</b> N° de embarcações entradas no porto de Leixões (1886-1902) .....	110
<b>Gráfico 16:</b> N° de passageiros embarcados no porto de Leixões (1886-1902).....	110
<b>Gráfico 17:</b> Movimento da barra do Douro (1873-1901) .....	112

## ÍNDICE DE MAPAS

<b>Mapa 1:</b> Portos estudados por Adolfo Loureiro na obra <i>Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes</i> .....	32
<b>Mapa 2:</b> Juntas Autónomas criadas em Portugal (1911-1928).....	77
<b>Mapa 3:</b> Classificação definitiva dos portos do Continente, segundo o Decreto nº 16728 de 13 de Abril de 1929.....	83
<b>Mapa 4:</b> Distritos, concelhos e freguesias de Portugal continental .....	89
<b>Mapa 5:</b> Arquipélago dos Açores e Arquipélago da Madeira .....	89
<b>Mapa 6:</b> Cidades existentes em 1926 .....	90
<b>Mapa 7:</b> Extensão das estradas existentes no continente, por distritos (1917) .....	91
<b>Mapa 8:</b> Principais rios do continente .....	92
<b>Mapa 9:</b> Densidade populacional, por distritos, em 1911 e 1920.....	94
<b>Mapa 10:</b> Classificação definitiva dos portos do continente (1929).....	95
<b>Mapa 11:</b> Possíveis áreas de influência portuária (1926).....	95
<b>Mapa 12:</b> Capitánias Marítimas (1926).....	96
<b>Mapa 13:</b> Delegações Marítimas (1926) .....	97
<b>Mapa 14:</b> Juntas Autónomas Portuárias criadas entre 1911 e 1928 .....	97
<b>Mapa 15:</b> Faróis e Farolins em 1876 .....	98
<b>Mapa 16:</b> Postos de sinalização em caso de mau tempo (1925).....	98
<b>Mapa 17:</b> Estações de socorros a náufragos (1925) .....	99
<b>Mapa 18:</b> Comércio Marítimo (1920). Toneladas carregadas. ....	100
<b>Mapa 19:</b> Comércio Marítimo (1920). Toneladas descarregadas.....	100
<b>Mapa 20:</b> Movimento de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1903).....	101
<b>Mapa 21:</b> Movimento de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1926).....	101
<b>Mapa 22:</b> Tonelagem de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1903) .....	102
<b>Mapa 23:</b> Tonelagem de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1926) .....	102
<b>Mapa 24:</b> Embarcações entradas em Portugal (1912) .....	103
<b>Mapa 25:</b> Mercadorias entradas em Portugal (1912) .....	103
<b>Mapa 26:</b> Valores das exportações no porto do Douro (1901).....	112
<b>Mapa 27:</b> Valores das importações no porto do Douro (1901) .....	113

# INTRODUÇÃO

«Le véritable voyage de découverte ne consiste pas à chercher de nouveaux paysages, mais à avoir de nouveaux yeux.»

Marcel Proust, *A La Recherche du Temps Perdu*, Gallimard, 2002.

## 1. Origem e objecto do trabalho

Num artigo publicado na *Revista de História Económica e Social*, em 1985, Maria Fernanda Alegria alertava: *tem de reconhecer-se que não existem trabalhos de conjunto recentes sobre os portos portugueses, quer para a época actual, quer para épocas passadas.*<sup>1</sup>

Passados vinte e sete anos o panorama pouco se alterou. Apesar do renovado interesse manifestado pela temática portuária nos últimos anos, por parte de investigadores de diferentes áreas (história, antropologia, sociologia, geografia, planeamento urbano, engenharia), o que se estudou e se escreveu não foi ainda suficiente para findar com as *zonas de sombra*<sup>2</sup>.

O contacto que iniciámos, desde 2007, com a temática e os estudos portuários levou a que constatássemos, efectivamente, a lacuna existente ao nível de trabalhos académicos dedicados, quer à sua história, quer ao seu processo de desenvolvimento, a nível técnico, quer às diversas relações económicas, sociais, ou políticas que se estabelecem entre os diferentes portos, ou zonas portuárias, e as áreas envolventes. Tal ‘descoberta’ levou a que decidíssemos dedicar-nos ao estudo do desenvolvimento portuário do País, procurando começar a compreender a sua história e dinâmica de desenvolvimento.

Cativou, desde logo, a nossa atenção todo um conjunto de realidades que fomos identificando ao longo das nossas pesquisas e leituras. No contexto internacional, com a *Belle Époque*, as alterações ao nível do comércio e navegação sucediam-se a passos de gigante. Navios cada vez maiores, mais velozes, exigiam rápidas e constantes alterações nas estruturas portuárias, levando a que, progressivamente, o tempo dos *portos naturais* fosse dando lugar ao tempo dos *portos artificiais*.

Por seu lado, a I Guerra Mundial evidenciou, também, as debilidades, as faltas e as potencialidades dos portos dos diferentes países europeus, chamando à atenção para as

---

<sup>1</sup> Cf. Maria Fernanda Alegria, “A Organização Portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910”, in *Revista de História Económica e Social*, nº 15, Janeiro-Junho, 1985, p.1.

<sup>2</sup> Maria Luísa Pinheiro Blot, *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal*, Instituto Português de Arqueologia, 2002, p. 20.

necessidades de um sector em franco desenvolvimento e mudança, e *obrigando* também a um crescimento mais rápido e à aposta em novas técnicas e soluções.

Ambicionando saber mais acerca destes primeiros tempos, de verdadeira revolução no sector portuário, o nosso desafio estava lançado: estudar as transformações ocorridas nos portos nacionais entre finais do século XIX e inícios do século XX, procurando perceber ritmos, dinâmicas, estratégias... Dedicamos, contudo, conferir especial enfoque ao período da I República Portuguesa (1910-1926), por identificarmos aí a génese de uma primeira tentativa de coordenação do desenvolvimento do sector portuário do País. Foi, de resto, de génese republicana a criação das Juntas Autónomas Portuárias e a elaboração da *Lei de Portos*, a qual, por sua vez, abriu caminho para o início da *I Fase do Plano Portuário Nacional*, importantes marcos no desenvolvimento do sector portuário português.

No decorrer da nossa investigação, e mercê do contacto com diversas fontes, não apenas relativas aos anos de 1910 a 1926, mas posteriores e anteriores a eles, apercebemo-nos, de resto, de que uma temática como esta, o estudo do desenvolvimento dos portos de um país, apela à componente de *visualização dos fenómenos identificados*. Ou seja, constatámos a inexistência de mapas ou cartogramas dedicados à análise do sector portuário nas suas múltiplas relações quer com o País, quer com o exterior: entradas e saídas de embarcações; rotas; volumes de carga e descarga; proveniências e destinos; volumes de passageiros; *ranking* e importância dos diversos portos nacionais; localização de estruturas de apoio; identificação de corredores de comunicação com o interior do País ou com as suas áreas de influência (*hinterlands*); localização de acessibilidades, como proximidade a linhas de caminho-de-ferro ou estradas; identificação de comunicações e relacionamento de cada porto com o exterior do País (*vorland*)... E esta lacuna sucede tanto nestes *primeiros anos*, como ao longo de todo o século XX.

Neste contexto, a leitura e análise da obra do Engenheiro Adolfo Ferreira de Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, acabaria por reforçar esta nossa ideia da pertinência de elaboração de um *atlas portuário nacional*. Esta obra de Loureiro, trata-se, efectivamente, de uma obra monumental e de leitura obrigatória para qualquer estudo dedicado ao desenvolvimento portuário nacional, onde, ao longo de treze volumes, o autor intenta caracterizar, descrever e apresentar todos os portos dos País e das ilhas da Madeira e Açores, de forma a que os vários elementos do seu desenvolvimento, história, potencialidades e debilidades se tornassem acessíveis e permitissem o planear de decisões consertadas para o futuro do desenvolvimento dos portos portugueses.

Loureiro criou, de resto, um *Atlas Portuário*, o primeiro e o único existente até aos dias de hoje. E, contudo, não se trata, efectivamente, de um atlas, não segundo o entendimento que hoje temos do que dever ser um atlas...

Os vários elementos e fenómenos identificados por Loureiro, são-nos apresentados e descritos sob a forma de texto e tabelas estatísticas. À parte os diversos projectos e plantas de obras e melhoramentos, minuciosamente compilados e reproduzidos, Loureiro não apresenta a *componente visual* do desenvolvimento e dinamismo dos portos do País, sobre os quais tanto escreve. O seu *atlas descreve* a realidade portuária portuguesa, mas não a *ilustra*.

De resto, a leitura da obra de Loureiro levou-nos a confirmar a carência que, efectivamente, representa a não existência de um atlas portuário nacional. Um atlas portuário que nos permita conhecer a realidade de um passado de um sector vital ao desenvolvimento económico do País. Um atlas portuário capaz de se traduzir numa valiosa ferramenta e indispensável veículo de transmissão de informação e suporte à tomada de decisão.

Cremos que o recurso à cartografia temática permitirá uma análise sincrónica e diacrónica do processo de desenvolvimento portuário nacional ao nível de investimentos, obras realizadas, técnicas e tecnologias adoptadas, bem como das características intrínsecas de cada porto ao nível da sua actividade comercial, permitindo identificar as suas áreas de influência, actores e actividades preferenciais - questões indispensáveis no esclarecimento de diferentes ritmos de modernização e actividade entre os diversos portos nacionais no decurso do século XX.

Neste sentido, é importante ter em consideração não apenas o quadro das relações económicas, mas também factores políticos, como investimentos efectuados, projectos elaborados, e a ideia de desenvolvimento portuário vigente; factores geomorfológicos, como a localização e acessibilidades do porto; factores humanos, como o tipo de elites e grupos que utilizam o porto como palco das suas actividades; factores técnicos e tecnológicos, que permitam avaliar o nível de desenvolvimento portuário e identificar o grau de influência/contágio com o que ocorre no exterior; e a ligação do porto com o seu *hinterland* e *vorland*, ou seja, as ligações comerciais que se estabelecem quer com a área circundante ao porto e o mercado interno, quer com outros países, num quadro de internacionalização das relações comerciais e económicas.

A elaboração de um *atlas portuário* constitui de facto, cremos, um imprescindível instrumento para o melhor conhecimento do espaço portuário nacional.

Uma nota para assinalar que a forte componente histórica, sempre presente e a que não conseguimos escapar, se prende com dois factores. O primeiro dos quais sendo a nossa formação de base em História e um percurso já longo de investigação dedicada ao estudo da história do desenvolvimento dos portos do País, entre os finais do século XIX e inícios do século XX. O segundo factor, por seu lado, prende-se directamente com o desconhecimento que ainda existe sobre o passado portuário do País, e com o facto de querermos, de certa forma, preencher essa lacuna. Tratando-se, de resto, de um sector essencial ao desenvolvimento económico de uma qualquer nação, a contextualização histórica e o conhecimento da realidade política, económica e social desse país, num determinado período, são determinantes, cremos, para a compreensão do padrão de desenvolvimento de determinado porto, para a identificação de ciclos de maior ou menor volume de entradas e saídas de navios, mercadorias ou passageiros, para a compreensão dos maiores investimentos realizados apenas em alguns portos em dado momento, ou para compreender o porquê da ampliação de determinados troços de caminhos-de-ferro e construção de novas estradas no *hinterland* de certos portos... Daí, também, o nosso *investimento* na contextualização histórica.

Não obstante, dada a dimensão e potencialidades da temática que escolhemos, não pretendemos com este estudo apresentar de modo exaustivo toda a complexa dinâmica de relações que ocorrem e decorrem das actividades ligadas aos espaços portuários, nem intentar fazer exaustivamente a história do desenvolvimento portuário nacional deste período.

Em síntese, diremos que constitui objecto deste trabalho evidenciar que o estudo da realidade portuária portuguesa, pela riqueza, dinamismo e pluralidade de vertentes, actores e elementos em presença, permite e carece da criação de um atlas portuário nacional, capaz de conglomerar e *ilustrar* todas essas vertentes. Neste sentido, a componente histórica apresenta-se-nos como determinante, pois permitir-nos-á, perceber contextos, identificar rumos, dando-nos o *background* necessário para uma primeira tentativa de estruturação de um atlas dedicado à história, desenvolvimento e dinamismo do sector portuário português.

Pretendendo-se posteriormente desenvolver um atlas portuário de âmbito nacional, respeitante a todo o século XX, e capaz de permitir análises sincrónicas e diacrónicas dos diferentes fenómenos identificados, muitos dos quais, mercê da sua complexidade e comportamento, carecem efectivamente de uma análise em série temporal mais longa, será

necessário prosseguir a investigação e pesquisas. Procuraremos, aqui, apenas, lançar as bases capazes de trilhar o rumo conducente a um estudo de tal envergadura.

Este trabalho, que agora apresentamos, representa um primeiro passo, um primeiro elencar de factores e vectores de análise, onde se pretende cruzar ferramentas metodológicas e metodologias de investigação da História e da Geografia, recorrendo igualmente às potencialidades da Cartografia e dos Sistemas de Informação Geográfica, com o propósito de definição de uma *estrutura de base* para um atlas portuário nacional.

## 2. Âmbito cronológico

Em termos cronológicos, este trabalho acompanha as alterações verificadas ao nível do sector portuário entre finais do século XIX – na sequência da política desenvolvimentista de forte aposta no desenvolvimento das comunicações, levada a cabo pela *Regeneração*, a partir de 1851 – e as primeiras décadas do século XX, seguindo, a par das alterações de regime político (Monarquia-República-Ditadura Militar), o paulatino surgimento de uma nova forma de entender e planear o desenvolvimento do sector portuário português.

Tomámos o ano de 1929 como *terminus* dos nossos estudos. Opção justificada pelo facto de, a 30 de Setembro desse ano, ter sido publicado o decreto nº 17421<sup>3</sup>, o qual, conglomerando ainda propostas algo avulsas, se constituiu como ponto de partida para a *I Fase do Plano Portuário Nacional*, momento que marcou uma viragem de rumo na forma como se entendia o sector portuário, originando também novas dinâmicas de relacionamento entre os diversos agentes em presença.

Uma nota para referir que o período cronológico que definimos se prende, também, directamente, com o facto de ser este o momento em que os portos entram num grande e cada vez mais rápido rol de alterações e adaptações, mercê dos tempos e da conjuntura, nacional e internacional. O estudo deste período permite, desde logo, identificar dinâmicas, actores, agentes... elementos fulcrais na definição de critérios-chave para a elaboração de um atlas portuário.

---

<sup>3</sup> Decreto nº 17421, in *Diário do Governo* nº 227, Série I, de 3 de Outubro de 1929.



### 3. Metodologia Adoptada

Sendo a temática portuária uma área com características peculiares, onde se conjugam e convergem diferentes esferas do real, entenda-se, o social, o económico, o cultural e o político, e onde se estabelecem complexas relações entre variados actores e entidades<sup>4</sup>, foi para nós extremamente importante, num primeiro momento, contactar com alguns trabalhos já elaborados. Procurámos avaliar, sobretudo, o modo como cada autor foi sensível às variadas questões; quais as vertentes valorizadas e porque motivos; que opções de análise foram escolhidas; quais as formas de tratamento da informação privilegiadas; que tipo de documentação foi consultada; que tipos de análise foram efectuados; e quais os tipos de conclusões avançadas ou esboçadas, tendo sempre em consideração a formação, a área de especialidade e os interesses particulares de cada autor, factores que influenciam directamente o tipo de análises e conclusões dos seus trabalhos. Os trabalhos da Professora Doutora Amélia Polónia e as opções metodológicas seguidas pelo projecto HISPORTOS, por ela coordenado, ofereceram-nos, desde logo, importantes elementos.

Num segundo momento, partimos para o levantamento e análise da documentação disponível sobre a questão portuária nacional, com especial incidência no período a que nos decidimos dedicar. Consultámos, não apenas trabalhos de teor académico, mas também fontes de época, actas de conferências e colóquios, artigos de revistas e jornais, pareceres e legislação de diferentes órgãos de soberania, fontes e dados estatísticos, relatórios de contas, estudos, planos e projectos, quer de âmbito nacional, quer regional.

Imensa foi a documentação ao nosso dispor. Tendo sempre presentes o objecto e os objectivos do nosso estudo, delineámos um caminho e percorremo-lo com o maior rigor e minudência de que fomos capazes. Destacamos, pela organização e riqueza do seu espólio, no que se refere à realidade portuária portuguesa, o Arquivo do Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC) e os fundos documentais do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM).

Por último, avaliando e analisando toda a documentação, fontes e informação ao nosso dispor, procurámos estruturar do melhor modo o nosso trabalho, no sentido de através da nossa investigação e estudo sermos capazes de definir uma *estrutura de base* do que se pretende que seja um atlas portuário nacional, ferramenta capaz de traduzir a realidade do nosso sector portuário, passado e presente, constituindo um valioso e indispensável veículo

---

<sup>4</sup> O Anexo 1 esquematiza várias destas esferas, bem como as imbricadas redes relacionais passíveis de se estabelecerem entre os diferentes actores, agentes e realidades.

de transmissão de informação, possibilitando novas análises e servindo de suporte e apoio à tomada de decisão.

#### 4. Fontes e Bibliografia

A bibliografia portuguesa existente sobre a temática portuária é extremamente escassa. As fontes constituíram, assim, o nosso principal recurso. E de entre a panóplia de documentos consultados, destacamos alguns.

A melhor fonte para o conhecimento dos portos marítimos portugueses desde o período da Monarquia Constitucional até à data da proclamação da República, com vasto leque de informações concretas, plantas e projectos e vários dados estatísticos, é o trabalho do engenheiro Adolfo Ferreira de Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, constituído por 8 volumes de texto analítico-descritivo respeitantes a cada um dos portos nacionais e das ilhas adjacentes, Madeira e Açores, e 5 volumes de plantas e projectos, publicados entre 1904 e 1920, a que nos referimos já. O artigo “Navegação Exterior de Portugal e suas Colónias”, incluído nas *Notas sobre Portugal*, Vol. I, pp. 737-760, de 1908, do mesmo autor, fornece igualmente importantes informações para a situação portuária nacional nos inícios do século XX.

O apetrechamento e desenvolvimento dos portos de Lisboa, Douro e Leixões foram preocupações constantes ao longo de toda a I República, tendo sido produzidos vários estudos e relatórios. De entre os muitos por nós consultados destacamos: *Leixões, porto comercial. Relatório dos trabalhos da comissão nomeada em portaria de 27 de Janeiro de 1912*, editado pela Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto, em 1912; e o estudo de Francisco Augusto Ramos Coelho de Sá, “O Porto de Lisboa. Comunicação feita na Associação dos Engenheiros Civis Portugueses em 23 de Dezembro de 1914”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, t. XLVI (Janeiro-Junho, 1915), nº 541 a 546.

O *Anuário Estatístico de Portugal*, apesar das falhas e faltas, revelou-se também uma importante fonte de informação para a temática por nós em estudo. Destacamos os anos 1917 e 1919, onde os Capítulos VIII – *Comércio e Navegação* e IX – *Vias de Comunicação, circulação e crédito*, oferecem dados bastante completos, sobre o número de embarcações existentes e a divisão marítima do País. De referir, também, é a série *Estatística do Comércio e Navegação*, importante fonte de informação complementar. Outros elementos relativos à temática portuária podem colher-se em *Comércio e Navegação: estatística especial*, ou no *Boletim Comercial e Marítimo*, editado pela Direcção Geral de Estatística, entre 1910 e 1921.

Mostrou-se igualmente importante a obra de Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, publicada em 1923, onde o autor reúne o conjunto das aulas por si leccionadas no lectivo de 1922-1923, aquando da regência da 15ª cadeira do Instituto Superior de Comércio. Consideramos esta obra, pelo conjunto de informações reunidas e pela organização que lhes foi conferida, um crucial instrumento para apreendermos o entendimento e relevo que, na época, em 1923, tinham as questões portuárias.

Um dos fascículos da obra *Portugal*, realizada para a Exposição Portuguesa em Sevilha, em 1929, *Portos marítimos e navegação exterior*, da autoria de Francisco Ramos Coelho, foi inteiramente dedicado à temática portuária, proporcionando uma visão global da situação portuária nacional no final da I República.

Sobre o estado do conjunto dos portos portugueses, já no dealbar da década de trinta, destacamos o artigo “Obras realizadas, em execução e em estudo, nos portos do Continente e Ilhas Adjacentes” presente no *Anuário dos Serviços Hidráulicos*, Vol. I, 1933, pp. 87-103.

De salientar ainda o interesse que constituiu para este trabalho a documentação consultada no MOPTC: diversos estudos e planos de obras e melhoramentos; pareceres vários do Conselho Superior de Obras Públicas e Minas; e alguns relatórios de viagens de estudo, como por exemplo, o relatório de Manuel Afonso de Espregueira, *Missão de Estudo ao Porto de Antuérpia*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1886.

Uma referência também à *Revista de Obras Públicas e Minas*, renomeada, em 1926, de *Revista da Ordem dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, de que consultámos todos os números publicados entre 1870 e 1930, os quais se revelaram de uma enorme riqueza de conteúdos para a temática portuária e constituíram um importante instrumento de trabalho, pelos estudos, projectos, pareceres e notícias disponibilizados.

Por último, refiram-se o *Atlas de Portugal*, e o *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, obras que extravasam, completamente, a parca definição de colecção de mapas ou cartas geográficas, e que procuram ilustrar as transformações sociais e económicas vividas pelo País, e pela capital, nas últimas décadas, analisando igualmente os impactos dessas transformações na evolução das estruturas territoriais. Estes atlas constituíram para nós importantes referências na estruturação de algumas ideias e conceitos, e na definição de alguns critérios-base, com vista à criação de um atlas portuário.

## **5. Sequência da Análise**

A presente dissertação encontra-se dividida em três partes.

Na primeira parte, que intitulámos «Portos, uma realidade complexa», procurámos esclarecer alguns conceitos, ideias e termos, de estreita relação com o objecto que nos propusemos estudar, tentando, desde logo, identificar, algumas das principais *layers*, ou se quisermos, níveis de análise, essenciais ter em conta para o correcto enquadramento e estudo de um qualquer porto.

A Parte II, «Os portos da Monarquia para a República. A conjuntura.», assume-se como enquadramento essencial da terceira parte do nosso trabalho. Fomos forçados a produzir um texto mais longo do que inicialmente prevíamos, contudo, cremos que foi necessário fazê-lo para melhor se esclarecerem certas questões conjunturais, permitindo-nos um conhecimento mais próximo das diversas dinâmicas e factores que influem no desenvolvimento e funcionamento do sector portuário.

Dedicamo-nos, assim, num primeiro momento, à caracterização, mais sistemática e assertiva possível, da situação portuária nacional no período anterior a 1910, seguindo, de perto, a obra do Engenheiro Adolfo Loureiro, e esclarecendo, de resto, as razões que o conduziram à escrita da obra *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*.

Num segundo momento, procurámos avaliar o modo como foi encarada a questão do melhoramento e desenvolvimento portuário do País, num já outro contexto político-económico, a I República.

Na Parte III, que intitulámos «Um Atlas Portuário Nacional. Utilidade e propósito», procurámos mostrar a pertinência da elaboração de um atlas dedicado ao desenvolvimento, história, influências e dinâmicas dos portos nacionais. Num primeiro momento, elencámos à laia de justificação, as razões que cremos justificarem a aposta no desenvolvimento de um *atlas de portos*. Num segundo momento, apostámos na componente da *vizualização*, procurando ilustrar as potencialidades de um atlas portuário, criando, para tal vários *layouts*. Um dos grandes objectivos desta terceira parte é o de mostrar que um atlas, além de uma excelente sinopse, é também uma ferramenta com potencialidades únicas, cujo alcance se estende muito mais além da tradicional ideia de *coleccionar mapas*.

Por último, na «Conclusão» sistematizamos as principais ideias e as conclusões possíveis.

## **Parte I**

### **PORTOS, UMA REALIDADE COMPLEXA.**

De forma a melhor compreendermos esta realidade que nos propusemos estudar, procurámos, nesta primeira parte, familiarizar-nos com um conjunto de termos, noções, conceitos e definições que cremos serem basilares para a prossecução de um qualquer estudo de âmbito portuário. Num segundo momento, procurámos igualmente identificar as diversas esferas de análise e os diferentes actores e agentes em presença, bem como a imbrincada rede de relações que estes estabelecem entre si.

Uma nota para assinalar que procurámos compreender estas realidades tendo sempre em conta o momento histórico que estamos a tratar, finais do século XIX e inícios do século XX, e o entendimento que acerca delas existia à época.

#### **1. Conceitos & Definições**

*Um porto é a porta do mar, (...) o mercado onde as nações convivem, para a mútua permuta das suas riquezas<sup>5</sup>.*

Assim apresentado, o conceito de porto surge-nos de modo algo simplista.

Apesar de um porto ser, de facto, um local de embarque e desembarque de passageiros e mercadorias, toda a rede de relações que nele e a partir dele se estabelece com a economia, com o mercado interno, e com os circuitos e rotas de comércio internacionais, fazem com que, ao falarmos de portos, tenhamos que ter em linha de conta muitas outras esferas, níveis e dinâmicas, as quais, embora cruciais, nos podem passar despercebidas, ou surgir, à primeira vista, como de importância reduzida.

Deste modo, para melhor compreendermos a realidade portuária e toda a sua envolvente, chamaremos à atenção para algumas das suas características e componentes.

Começemos, primeiro, por distinguir os diversos tipos e classificações passíveis de serem atribuídos aos portos, entre as últimas décadas do século XIX e as primeiras do século XX.

---

<sup>5</sup> Cf. Bento Carqueja, “Aspectos Económicos dos Portos Modernos”, in *Revista da Faculdade de Engenharia do Porto*, vol. I, nº 3, 1934, pp. 128.

### 1.1. Tipologia de sítios portuários

Os portos podem classificar-se quanto à sua formação, localização geográfica, natureza e função. Neste ponto, seguimos de perto as classificações e considerações apresentadas pelo engenheiro Adolfo Ferreira de Loureiro, na sua obra *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*<sup>6</sup>, bem como as ideias de Moses Bensabat Amzalak<sup>7</sup> e Carlos de Mello.<sup>8</sup>

Relativamente à sua *formação*, dividem-se os portos em naturais e artificiais. Os primeiros são os que, aproveitando as características da sua localização, funcionam como molhe natural, e se encontram, desde logo, aptos para o fundeadoiro e abrigo das embarcações. Os segundos “*são os que adquirem esta qualidade pelo trabalho do homem e por meio de obras hidráulicas, algumas das quais constituem verdadeiras maravilhas de construção, e são a mais eloquente demonstração do que pode a perseverança humana e a ciência do engenheiro*”.<sup>9</sup>

No que toca à *localização geográfica*, distinguem-se os portos em fluviais, também designados portos interiores, ou de estuário, e em marítimos ou de canal, designados também de portos exteriores. Como fluviais, consideram-se os portos que se encontram localizados em correntes de água interiores. Entre os segundos, consideram-se os situados ao longo da costa marítima, ou em fozes de rios que nela desagüem, e onde se fazem sentir as diferentes fases e efeitos das marés.

Sob o ponto de vista da sua *natureza*, os portos podem ser classificados como portos de abrigo ou refúgio, se oferecem condições de resguardo em caso de temporal; de levante, portos situados em costa aberta, desprovidos de qualquer tipo de segurança, situação que impossibilita a permanência de navios e embarcações em caso de ventos fortes; de toda a maré ou de simples maré, portos que são acessíveis em qualquer fase da maré ou apenas

---

<sup>6</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904, Vol. I, pp. 8 e seguintes.

<sup>7</sup> Moses Bensabat Amzalak (n.1892; m.1978). Licenciou-se em Ciências Económicas e Financeiras pelo Instituto Superior de Comércio, onde exerceu, mais tarde, funções de docência. Entre os vários cargos desempenhados destacamos os seguintes: director do ISCEF (Instituto Superior de Ciências Económicas e Financeiras) entre 1933 e 1944; reitor da Universidade Técnica de Lisboa (de 1956 até 1962); presidente da Comissão de Superintendência da Bolsa de Lisboa. Moses Amzalak deixou uma vastíssima obra no domínio da Economia Política, das Finanças e da História Económica. Cf. Pedro Aires Oliveira, “Moses Bensabat Amzalak”, in CRUZ, Manuel Braga da, PINTO, António Costa (Drs.), *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1935-1974*, Vol. IV, Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, 2004, pp.171-173.

<sup>8</sup> Cf. Carlos de Mello, *Geographia económica de Portugal: Portugal Marítimo*, Livraria Bertrand & C<sup>a</sup>, Lisboa, 1888; e também Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, Gráfica do Museu Comercial, Lisboa, 1923.

<sup>9</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p.9.

em certas horas; e sem marés, portos localizados em locais - mares, rios, afluentes - onde quase não se sente o fenómeno das marés, e a acessibilidade para a navegação é constante.<sup>10</sup>



**Figura 1:** Tipos de portos segundo a localização.  
**Fonte:** Adaptado de <http://people.hofstra.edu/geotrans>

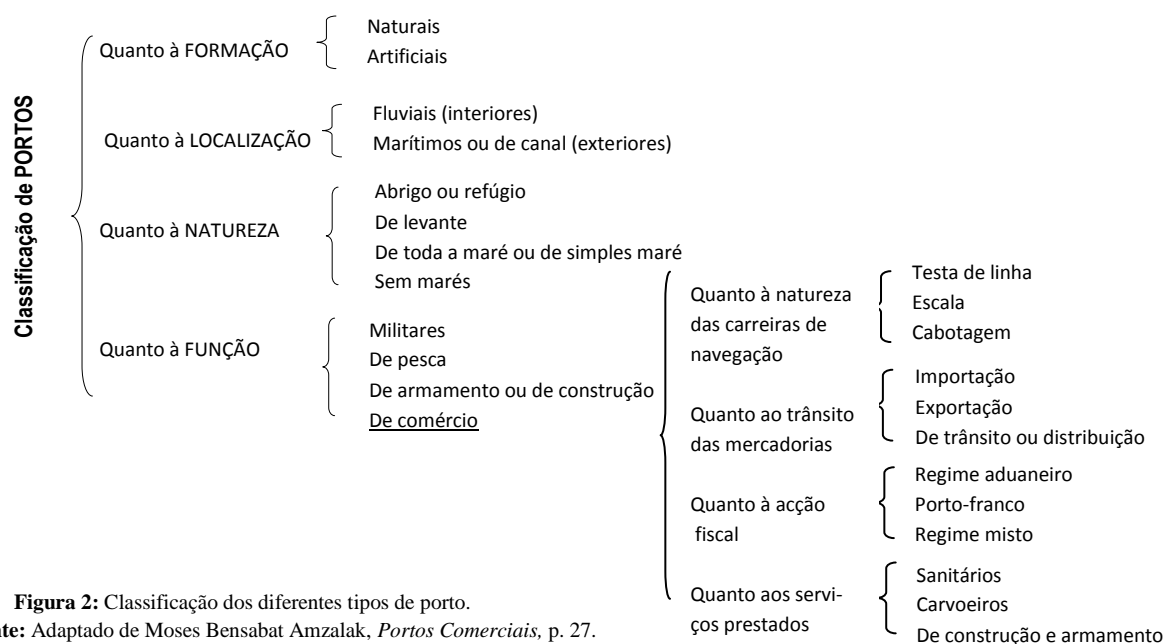
Finalmente, no que respeita à *função*, existem portos militares, portos sujeitos a leis especiais, que não dependem da sua importância económica nem das suas vantagens comerciais, mas sim das suas condições estratégicas, uma vez que estão vocacionados para a defesa da costa, e para garantir a segurança da marinha de guerra; portos de pesca que, como a própria designação indica, se dedicam à actividade piscatória, recebendo embarcações de pesca que neles descarregam os produtos da sua faina; portos de armamento ou de construção, são os portos que se dedicam às construções e reparações navais, e onde, geralmente, se localizam grandes estaleiros navais; e por fim, portos de comércio, portos regidos por códigos comerciais, por leis e regulamentos rigorosos, visando a defesa dos interesses da navegação, do comércio e indústria do país a que pertencem.

<sup>10</sup> Moses Bensabat Amzalak na sua obra *Portos Comerciais*, apresenta, relativamente à natureza dos portos, duas importantes noções, algo distintas das que vimos evidenciando. Para Amzalak, a natureza dos portos está directamente ligada à liberdade de acesso e à facilidade da navegação, sendo os portos de barra fechada ou aberta, consoante o nível de obstáculos com que se depare a navegação e o nível de profundidade permita, ou não, o acesso apenas em período de maré cheia ou a qualquer hora.

Os *portos comerciais*, pela diversidade de relações que neles é possível estabelecer, admitem ainda diversas classificações. Quanto à natureza das carreiras de navegação, chamam-se testas de linha se deles partem grandes rotas comerciais, ou se estabelecem carreiras regulares, contando-se a viagem desde o dia em que saíram deles os navios e até ao dia em que estes regressem; são de escala ou de transporte, quando são portos intermediários entre a origem e destino das grandes embarcações, que neles apenas aportam para eventuais cargas ou descargas de mercadorias ou passageiros, ou para abastecimento de água, víveres ou combustíveis essenciais à continuação da viagem; e são de cabotagem, portos que asseguram as comunicações ao largo da costa, entre portos da mesma nação. Quanto ao trânsito das mercadorias, são portos de importação, aqueles onde a entradas das mercadorias é superior à saída das mesmas; são de exportação, aqueles em que predomina a saída de produtos para o exterior do país; e são de trânsito ou de distribuição, os portos que recebem as mercadorias, por mar ou por terra, e cuja função é servir de base para o processo de redistribuição das mercadorias e produtos e encaminhá-los para os portos de destino. Quanto à acção fiscal, há portos sujeitos a regimes aduaneiros, onde se pagam direitos à alfândega, sobre as mercadorias entradas e saídas, e um variável conjunto de outros impostos e taxas; são portos-francos, os que se encontram em regime especial, onde as mercadorias são admitidas livres de direitos e impostos, embora, de caso para caso, as facilidades oferecidas se revistam de particularidades e condições diferentes; e são mistos, os portos que se encontram sujeitos a regimes aduaneiros, mas em que coexistem *zonas francas*, zonas onde as mercadorias que são desembarcadas e embarcadas estão livres de impostos alfandegários. Finalmente, os portos comerciais podem, ainda, ser distinguidos quanto aos serviços prestados. Assim, são portos sanitários, aqueles que, pela sua localização geográfica e características climáticas, se encontram mais aptos à criação de estabelecimentos de quarentena e isolamento, actuando como seguras retaguardas para as tripulações vítimas de surtos epidémicos; são carvoeiros, os portos que exportam principalmente carvão e possuem as condições e materiais necessários para efectuar carregamentos rápidos; e são de construção e armamento, os portos possuidores de material apropriado, como estaleiros, docas, planos inclinados, entre outros, e pessoal habilitado para a construção, reparação, armamento e desarmamento de embarcações.

O esquema seguinte sintetiza as considerações que vimos tecendo e permite que se apreenda, com maior facilidade, o modo de classificação e os diferentes tipos de portos existentes no período histórico por nós em estudo.





**Figura 2:** Classificação dos diferentes tipos de porto.  
**Fonte:** Adaptado de Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, p. 27.

## 1.2. Factores de valorização de um porto

Vários são os factores que definem e que podem contribuir, quer para a maior ou menor aptidão da zona de costa, quer para a valorização, ou não, das condições oferecidas por determinado porto. Em termos simples, a importância e as possibilidades de desenvolvimento/expansão e apetrechamento da zona portuária podem ser limitadas, tão simplesmente, por um factor tão básico quanto as suas características naturais<sup>11</sup>.

Seguimos, neste ponto, a terminologia adoptada por Moses Bensabat Amzalak<sup>12</sup>, o qual distingue como factores de valorização dos portos: *elementos estáticos* e *elementos dinâmicos*.

Os primeiros referem-se à posição geográfica do porto, à sua profundidade, às condições de abrigo, à sua grandeza, à proximidade de rios ou à distância a que este se encontra do mar, às relações com o *hinterland*<sup>13</sup>, e à estabilidade do litoral, entre outros.

Uma boa localização geográfica é o elemento primordial para o maior valor de um porto, contudo, não é o único. A proximidade de rios e a distância do mar podem também determinar, desde logo, a sua prosperidade, já que o estabelecimento de relações

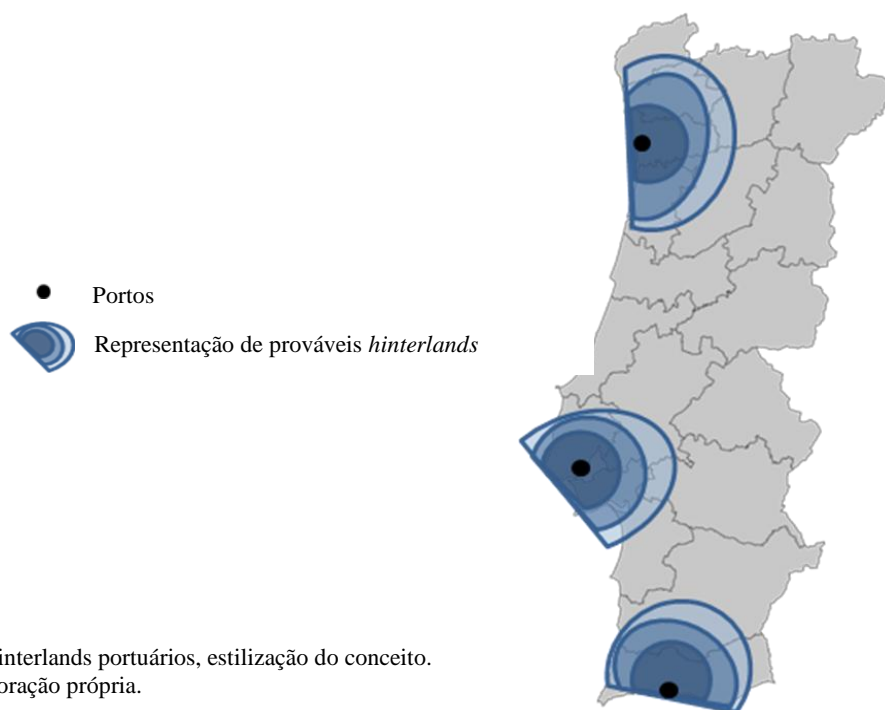
<sup>11</sup> Como veremos adiante, as condições naturais da barra do Douro representaram o entrave e limite primeiro das suas potencialidades de expansão e crescimento. Por mais estudos que se fizessem, ou por mais avançadas que fossem as técnicas e tecnologias gizadas, por engenheiros nacionais e estrangeiros, o 'limite físico' condicionou sempre a ambição do Homem.

<sup>12</sup> Cf. Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, ob.cit., pp. 28-33.

<sup>13</sup> Em termos simples, entende-se por *hinterland* a zona de influência de um porto no lado terrestre.

comerciais com o *hinterland* e com outros portos depende, directamente, do posicionamento do porto e das facilidades de comunicação que este apresenta. Outro factor importante é a sua profundidade e grandeza, para que possa receber navios de grande envergadura, sem se verificarem embaraços na circulação e nas actividades comerciais das embarcações.

Finalmente, a estabilidade do litoral apresenta-se, igualmente, como factor determinante. As correntes, os ventos e o bater das ondas, podem ter consequências desastrosas, se não se tomarem medidas tendentes a minimizar/corrigir os seus impactos. A erosão das costas marítimas diminui as superfícies costeiras, destruindo paredões, cais, diques e pontes. O assoreamento das costas, por seu lado, obstrui as zonas costeiras, pela acumulação de areias e outros materiais, gerando depósitos de massas aglutinadas e endurecidas que reduzem, drasticamente, as profundidades e acessos, impedindo a atracagem de embarcações de maiores dimensões. Por último, refira-se o regime torrencial e as cheias, fenómenos capazes de agravar e deteriorar as condições de acesso de um porto, a tal ponto, que chegam a impedir, totalmente, a entrada e saída de embarcações por longos períodos de tempo. Todos estes factores que vimos referindo, têm o potencial para retrain o movimento comercial, provocar graves perdas materiais e humanas (naufrágios), e limitar, ou alterar por completo, o lugar e importância de um determinado porto.



**Figura 3:** Hinterlands portuários, estilização do conceito.  
**Fonte:** Elaboração própria.

No que respeita a elementos dinâmicos, isto é, as obras hidráulicas (pontes, molhes, diques, quebra-marés, paredões,...); as dragagens de areia e lodos; o desenvolvimento de

vias de comunicação com o *hinterland*, com o mercado interno do país ou com as redes de comércio externas (linhas férreas, navegabilidade das vias fluviais, estradas); a balizagem; a iluminação das costas; os serviços de pilotagem; a fiscalização da barra; os serviços alfandegários; a capacidade de armazenagem; o nível de qualificação da mão-de-obra; os serviços telegráficos e os serviços de saúde, as alterações ocorridas têm sempre como único propósito a valorização do porto, e são sempre introduzidas pelo Homem. Todos os melhoramentos têm de ser pensados e analisados no seu conjunto, se se pretender abonar a um porto a qualidade necessária para que este consiga responder às exigências constantes da navegação e do tráfego.

Uma última nota para lembrar dois cruciais elementos de valorização portuária: a utensilagem e o nível de apetrechamento do porto, *a armadura comercial de cargas e descargas, as docas de abrigo, de flutuação, de marés e reparação, os rebocadores, os salva-vidas, os sinais semafóricos, as bóias luminosas, tudo o que facilita a navegação e lhe dê facilidades e comodidades se deve ter num bom porto*<sup>14</sup>.

Refira-se, porém, que muito embora o peso determinante das condições naturais e físicas, a prosperidade de um porto está também directamente relacionada com as características do sistema político e económico do país em que se encontra integrado, bem como do regime aduaneiro e das facilidades fiscais concedidas. Factores de extrema importância e a não descurar.

## **2. Dinâmica Portuária**

Como facilmente se percebe agora, os portos não se desenvolvem isolados, mas em resposta a múltiplos estímulos, aproveitando oportunidades, beneficiando das suas características intrínsecas, estimulando e moldando, de certa forma, o *hinterland*, e deixando-se moldar também por ele.

Um porto é uma realidade deveras complexa, é o palco onde confluem variados agentes e actores, movidos pelas mais diferentes razões e propósitos, gerando diversos efeitos de arrastamento sobre a economia local, nacional; sobre o tecido comercial, social; envolvendo decisões de ordem político-administrativa; gerando, por vezes, acesas contendas; constantemente exigindo investimentos e atenção...

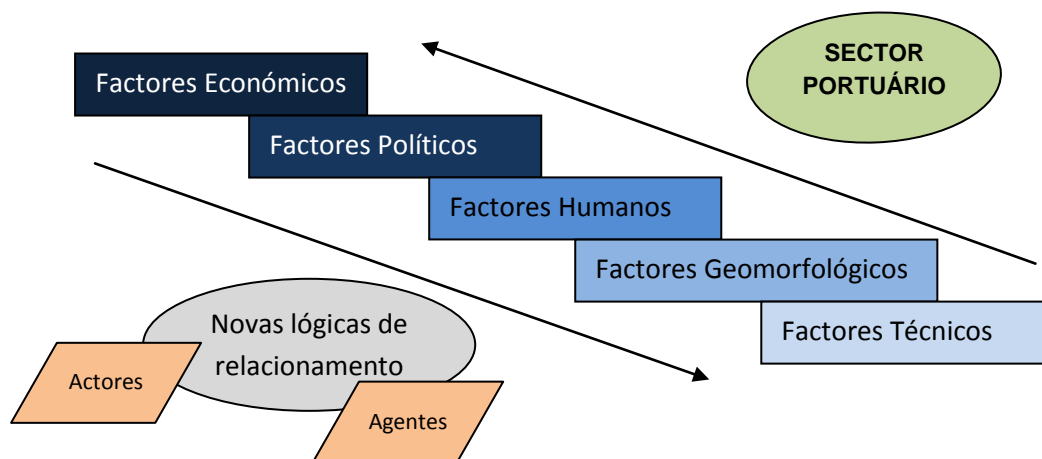
Um porto é uma *realidade viva*, onde pulalam e se entrecruzam outras realidades.

---

<sup>14</sup> Cf. Moses Bensabat Amzalak, *Portos Comerciais*, ob.cit., p.33.

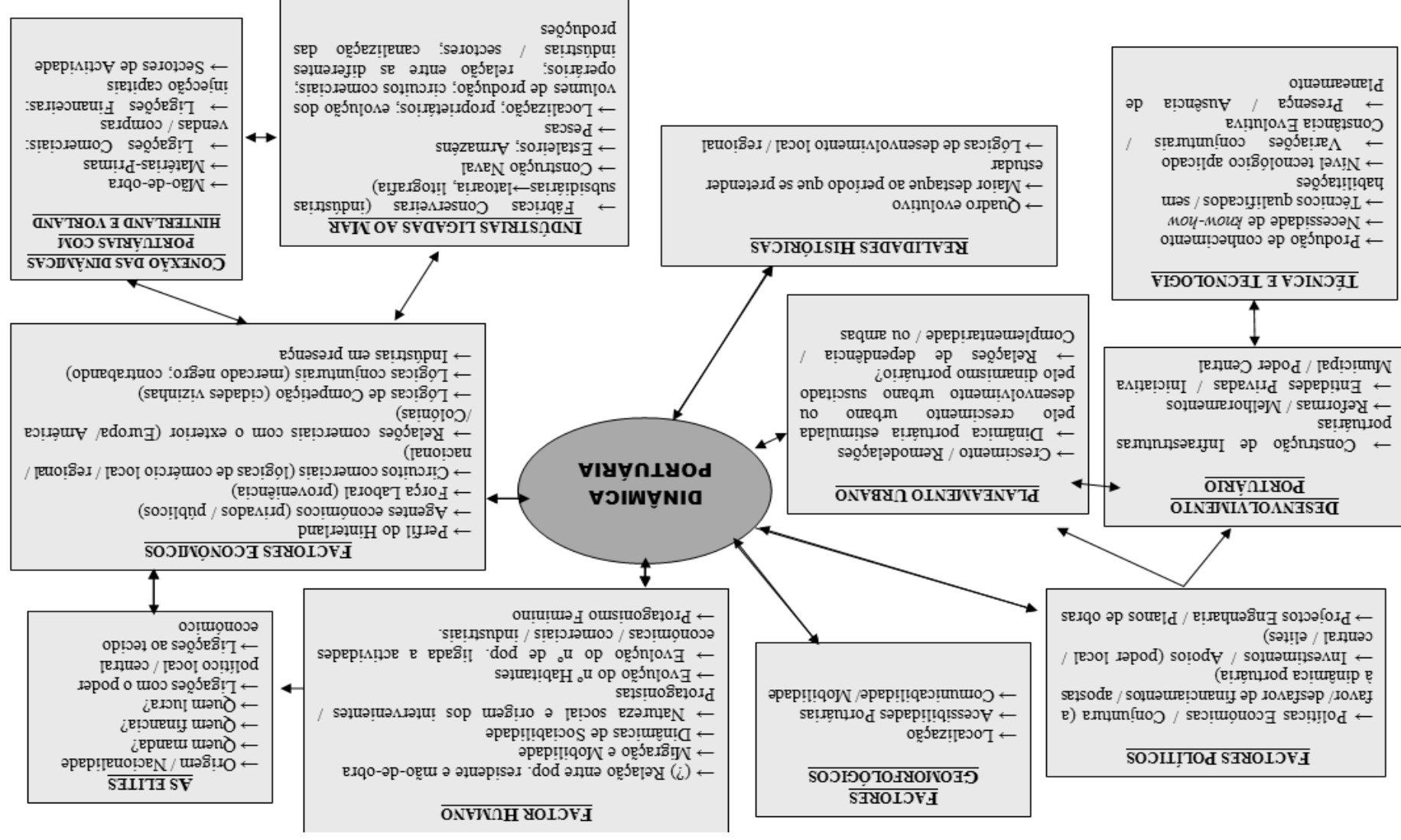
Estudar o desenvolvimento do sector portuário português implica perceber, em primeiro lugar, que estamos a lidar com um objecto de estudo que é, efectivamente, vasto, complexo e deveras dinâmico; e, em segundo lugar, implica sermos capazes de identificar as várias *peças* que compõem o *grande puzzle*, ou seja, sermos capazes de realizar um exercício de *decomposição do objecto de estudo*. Este exercício permite-nos, de resto, compreender as várias esferas e planos em presença, e ajuda-nos a identificar o entrecruzar de dinamismos, influências, e lógicas de relacionamento que se estabelecem, directa ou indirectamente, entre os diversos actores e intervenientes que tomam o porto, ou área portuária, como palco das suas actividades.

O desenvolvimento de um porto não depende, apenas, da sua localização geográfica ou das suas condições naturais. Ao abordar a questão portuária deve ter-se presente um conjunto de factores de ordem económica, política, humana, geomorfológica e técnica, com influência directa no desenvolvimento dos sítios portuários, factores esses que acabam por aportar e estimular, também, novas lógicas de relacionamento e desenvolvimento entre os vários agentes e actores em presença.



**Figura 4:** Dinâmica portuária I.  
**Fonte:** Elaboração própria.

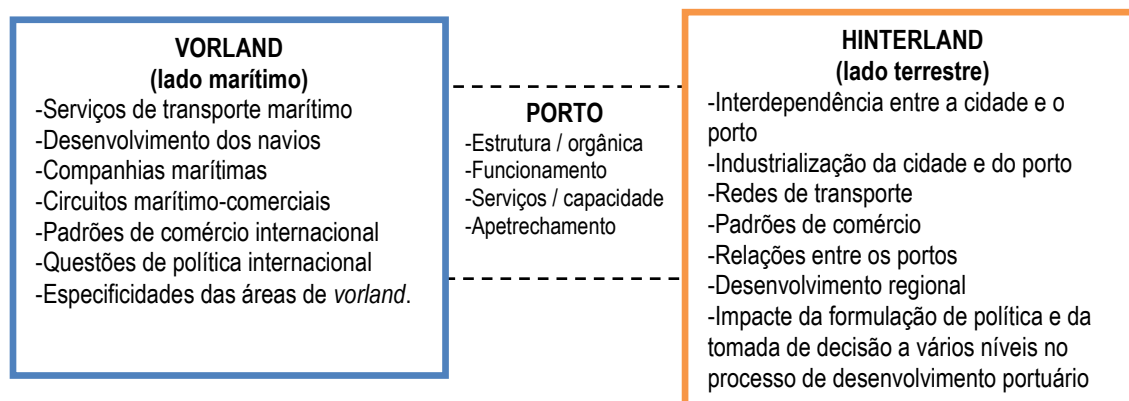
O esquema seguinte procura, sumariamente, ilustrar a imbricada rede de relações que se estabelece e desenvolve em áreas portuárias.



**Figura 5:** Dinâmica portuária II.

**Fonte:** Adaptação da proposta apresentada pela Professora Doutora Amélia Polónia numa Conferência acerca do projecto HISPOTOS, integrada no *Ciclo de Comunicações sobre História Moderna*, em Dezembro de 2006, no Instituto Superior de Ciências do Trabalho e da Empresa (ISCTE).

Noutros termos, estudar a realidade portuária implica saber reconhecer nela diferentes escalas de análise: o *hinterland*, lado terrestre; o *vorland*, lado marítimo; e o subsistema intraportuário, ou seja, o porto propriamente dito.



**Figura 6:** Componentes dos estudos portuários.

**Fonte:** Adaptado de João Figueira de Sousa, *O Porto do Funchal no contexto do sistema portuário insular regional. As infra-estruturas, os tráfegos e as funções portuárias*, [Texto policopiado], Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa, 2004, pp.19-20.

Em boa verdade, a complexidade que envolve o estudo dos portos, não raras vezes, acaba por determinar que apenas seja estudada uma das suas vertentes/componentes, como seja a exportação de um determinado produto; o crescimento industrial de um dado *hinterland* portuário, numa determinada década; o desenvolvimento das acessibilidades e infra-estruturas portuárias de uma região...

A elaboração de um *atlas portuário* constitui, neste contexto, um imprescindível instrumento para o melhor conhecimento do espaço portuário nacional e para a obtenção uma *visão de conjunto*.

## Parte II

# OS PORTOS DA MONARQUIA PARA A REPÚBLICA.

## A CONJUNTURA

Por forma a melhor enquadrarmos o nosso objecto de estudo, dedicamos as próximas páginas a um necessário enquadramento histórico. Acompanharemos as transformações e dilemas por que passaram os principais portos do País – Lisboa, Douro e Leixões – da Monarquia para a República, procurando, simultaneamente, conhecer a época e a conjuntura político-económica.

### 1. A Monarquia Constitucional

#### 1.1. Situação dos portos nacionais

*Grosso modo*, até à Revolução Industrial, o valor dos portos para a economia e para as sociedades não dava azo a grandes reflexões. Sendo as alterações mais lentas e as exigências mais graduais, o teor das intervenções, melhoramentos e construções, em matéria portuária, era simples e monótono. E, apenas pontualmente, se apostava no seu melhoramento. A maioria das intervenções levadas a cabo tinha, geralmente, um propósito exacto, visando corrigir uma situação concreta e circunscrita, como por exemplo, a reparação de uma ponte destruída pelos temporais, ou o desassoreamento da barra que ficara bloqueada pelos detritos arrastados nas últimas cheias.

Contudo, com o início do século XX, terminava o tempo dos *portos naturais*, para se ir dando lugar, progressivamente, ao tempo dos *portos artificiais*<sup>15</sup>. E, embora alguns pequenos portos tenham prosseguido as suas actividades sem grandes sobressaltos, o certo é que a maioria dos sítios portuários começou a estar sujeita a *grandes e contínuas transformações, num esforço de se enquadrarem nas novas rotas das grandes companhias comerciais e de operarem como plataformas de rotação do comércio externo*<sup>16</sup>.

---

<sup>15</sup> Cf. Emílio Brogueira Dias e Jorge Fernandes Alves, “As transformações portuárias em Portugal: século XX”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia em Portugal no Século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, p. 233.

<sup>16</sup> *Idem, ibidem*, p. 232.

*A modern seaport, nas palavras de Brian Hoyle e David Pinder, survives and flourishes by attracting traffic. If it fails to do so, to a sufficient degree, it is doomed to decline and decay or, at best, to marginalization.*<sup>17</sup>

No período antecedente à I República havia a ideia de que o desenvolvimento económico do País seria alcançado e viabilizado por meio de uma forte aposta no desenvolvimento das comunicações e transportes, potencializando-se, dessa forma, a circulação de mercadorias, pessoas e bens. Acreditava-se que assim, ao mesmo tempo que se estimulava o crescimento da produção, era também potencializada a multiplicação das necessidades económicas e o desenvolvimento do mercado interno nacional.

Contudo, a insuficiência orçamental do Estado português, as parcas receitas, o arcaísmo das instituições, a morosidade dos processos, e a pouco audaz iniciativa privada levaram a que os investimentos feitos, ao nível das obras públicas, estivessem, quase sempre, dependentes de capitais externos e do constante recurso ao crédito e endividamento.

Apesar do crescente déficit, do endividamento externo e do desequilíbrio orçamental, a Regeneração procurou recuperar o País do atraso económico e tecnológico de que este padecia. Contudo, o ultimato britânico, em 1890, a bancarrota portuguesa, em 1891, a depressão económica e financeira, a constante instabilidade dos governos, e desentendimentos vários, não vieram ajudar à alteração do estado de coisas. E, por volta de 1900, apesar dos progressos e avanços efectivamente alcançados, era notório que a distância entre Portugal e o resto das potências industrializadas ainda era grande<sup>18</sup>.

Dentro do que foi possível, fizeram-se avultados investimentos e levaram-se a cabo importantes obras de melhoramento e construção, ao nível das obras públicas nacionais. No tocante ao sector portuário, percebendo-se a importância da localização privilegiada do País, houve também a consciência de que era crucial dotar os portos nacionais das condições e meios necessários ao fomento de relações comerciais externas.

Contudo, muitos foram os desmandos, os descuidos e as demoras. A falta de atenção a que foram votados muitos dos nossos portos teria consequências onerosas para as comunicações e economia nacionais, colocando constantemente em causa, a estabilidade

---

<sup>17</sup> Cf. Brian Hoyle and David Pinder (Eds.), *European port cities in transition*, Belhaven Press, London, 1992, p. 17.

<sup>18</sup> Sobre este assunto leia-se: Jaime Reis, “A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913”, *O Atraso Económico Português, 1850-1913*, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1993; e também Maria Fernanda Rollo, “Engenharia e história: percursos cruzados”, in José Maria Brandão de Brito, Manuel Heitor e Maria Fernanda Rollo (Coords.), *Engenho e obra: uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2002, pp. 31-55.



das condições oferecidas pelo sector portuário português, e exigindo reparações e intervenções de emergência, bastante pesadas para os cofres do Estado.

Por seu lado, a carência de estudos relativos a elementos básicos, tanto hidrológicos como topográficos, não permitia que se fizesse, com facilidade, um estudo/plano, de grande fôlego e com o rigor necessário, para a valorização e desenvolvimento dos portos nacionais. Nem essa hipótese foi sequer ponderada. As intervenções, nestes anos da monarquia, tinham propósitos circunscritos e focalizados. Apesar de se reconhecer a importância do sector portuário nacional, e a necessidade de conferir aos portos condições que os equiparassem ao que se fazia noutras nações europeias, as ideias e os planos eram delineados caso a caso, porto a porto, notando-se a ausência de uma estratégia global.

O remedeio e a obra de circunstância, sorvedouros dos dinheiros públicos, sem uma estratégia capaz de equacionar a necessidade de desenvolvimento de diferentes portos nacionais, e sem uma aposta, em simultâneo, no desenvolvimento da marinha mercante e das comunicações internas, tiveram limitado alcance.

O quadro seguinte apresenta as entradas e saídas de navios, nos portos do País, entre os anos de 1889 e 1901, separando a navegação à vela da de vapor.

**QUADRO 1**  
**Entradas e saídas de navios nos portos do continente e ilhas adjacentes**

Tipo de Embarcação	1889		1899		1900		1901	
	Nº de Navios	Tonelagem*	Nº de Navios	Tonelagem*	Nº de Navios	Tonelagem*	Nº de Navios	Tonelagem*
Navios a vapor	7 634	8 991 666	10 528	18 609 561	11 767	21 535 300	12 182	22 463 907
Navios de vela	5 630	874 946	9 010	931 424	8 735	1 094 349	9 162	918 195
<b>Totais</b>	<b>13 274</b>	<b>9 866 612</b>	<b>19 538</b>	<b>19 540 985</b>	<b>20 502</b>	<b>22 629 649</b>	<b>21 344</b>	<b>23 382 102</b>

\*Valores expressos em toneladas.

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 42.

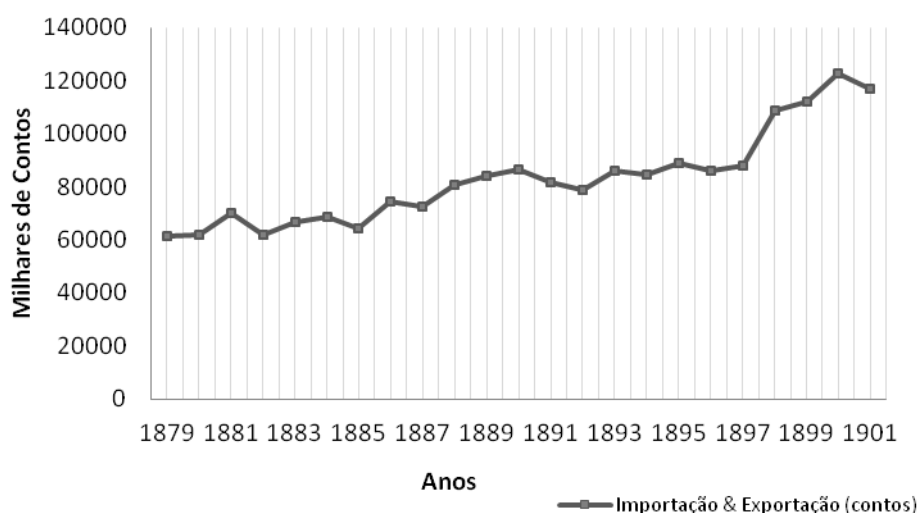
Facilmente se conclui que, nos doze anos decorridos entre 1889 e 1901, o movimento da navegação aumentou bastante, passando-se de uma tonelagem na ordem das 9 866 612 toneladas para 22 629 649, o que representa um aumento para mais do dobro. O número de vapores, entrados e saídos, aumentou também, passando de 7 634 para 11 767, com a respectiva tonelagem média a subir de 1 178 para 1 830 toneladas<sup>19</sup>. No que diz respeito às embarcações à vela, tendo aumentado igualmente o seu número, de 5 649 para 8 735, baixou bastante a tonelagem média, o que evidencia a tendência global do período. Estava a operar-se, progressivamente, a substituição da navegação à vela pelo vapor, ao mesmo

<sup>19</sup> Valor médio carregado por cada um dos navios. (Ex: 7634 navios : 8991666 toneladas = 1178 toneladas por navio).

tempo que se tendia para uma separação de funções: ficando o vapor tendencialmente ligado à navegação de longo curso e a vela à navegação de cabotagem.

A todo este incremento no movimento marítimo correspondeu o aumento do movimento comercial e o crescimento dos rendimentos aduaneiros.

**GRÁFICO 1**  
**Comércio Geral (1879-1901)**



**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 47.

**QUADRO 2**  
**Rendimentos aduaneiros do continente e ilhas adjacentes (em contos de réis)**

ANOS	Direitos de importação e exportação, impostos de barreiras e pescado, real de água, taxas do tráfego e receitas diversas
1897	17 331 241\$082
1898	15 962 849\$759
1899	19 138 983\$678
1900	20 054 819\$727
1901	19 083 648\$808
<b>Média Anual</b>	<b>18 314 308\$610</b>
<b>Totais</b>	<b>91 571 543\$054</b>

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 44.

Se, de facto, é *pelo comércio que as nações mais se enriquecem*<sup>20</sup>, é crucial assegurar-lhe condições, apostando, desde logo, no melhoramento das infra-estruturas portuárias nacionais.

<sup>20</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p.25.

## 1.2. O Engenheiro Adolfo Loureiro e Os Portos Marítimos de Portugal

Por portaria ministerial de 5 de Julho de 1901, encarregava-se o engenheiro Adolfo Ferreira de Loureiro do estudo da realidade portuária nacional. Pretendiam conhecer-se, de modo tão completo quanto possível, as condições de todos os portos marítimos e fluviais existentes no País e nas ilhas adjacentes, Açores e Madeira, bem como as suas debilidades e potencialidades. Considerou-se igualmente essencial identificar e analisar as condições técnicas e económicas de cada porto, e as obras e melhoramentos em curso, concluídos, planeados ou necessários. Só assim se poderiam estabelecer as linhas de rumo<sup>21</sup> para o *conveniente desenvolvimento da riqueza pública*.<sup>22</sup>

Manuel Francisco de Vargas, ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria<sup>23</sup>, entendia que, *no interesse da navegação, do comércio e das indústrias nacionais* se deviam tornar conhecidas, *as condições marítimas e comerciais* [de cada porto] (...), *tanto provenientes da sua posição geográfica e comunicação terrestre com os centros produtores e consumidores do país, como das comodidades e recursos que poderiam oferecer às embarcações que os demandassem, ou com um fim puramente comercial, ou para abrigo nos temporais, ou para reparação e abastecimentos* (...). *Ao mesmo tempo tornar-se-iam também conhecidos os esforços empregados pelos Governos para melhorar muitos deles, os sacrifícios pecuniários que esses melhoramentos haviam já custado e teriam ainda de custar ao País, e, finalmente, a soma de trabalho, dedicação e de inteligência, que os engenheiros portugueses haviam despendido para dignamente se desempenharem dos seus deveres profissionais, no estudo e na execução das obras desses portos, esforços, geralmente, desconhecidos ou mal apreciados*.<sup>24</sup>

Ainda em 1901, Loureiro colocava *mãos à obra*.

---

<sup>21</sup> Refira-se que estas linhas de rumo e estas intenções não tinham um carácter nacional ou nacionalizante. Embora o melhoramento dos portos fosse reconhecido como uma necessidade nacional, as realizações e execuções ocorriam porto a porto, não se definindo uma política de intervenção global.

<sup>22</sup>Cf. Portaria de 5 de Julho de 1901.

<sup>23</sup> Manuel Francisco de Vargas (n. 22/11/1849; m. ?). Recebeu o grau de bacharel, em 1873, pela Faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra, e concluiu o curso de Engenharia Civil na Escola do Exército em 1875. Esteve ligado a várias comissões e actividades de obras públicas. Iniciou a sua carreira parlamentar depois de eleito pelo Partido Regenerador como deputado nas eleições de 1890. Entre outros cargos foi ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria entre 30/11/1900 e 28/03/1903. Cf. Fernando Luís Gameiro, “Manuel Francisco Vargas”, in MÓNICA, Maria Filomena (Dir.), *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, Vol. III, *ob.cit.*, pp.954-957.

<sup>24</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. I, p. 4. Ofício que Adolfo Loureiro dirigiu ao Director Geral das Obras Públicas e Minas, o Sr. Conselheiro Silvério Augusto Pereira da Silva, agradecendo a nomeação para o estudo dos portos marítimos de Portugal, Açores e Madeira, e traçando o quadro geral das suas intenções e dos materiais disponíveis para tal tarefa.

### 1.2.1. Adolfo Ferreira de Loureiro (1836-1911)

Adolfo Ferreira de Loureiro nasceu a 12 de Dezembro de 1836, em Coimbra. Frequentou o Liceu Nacional nessa mesma cidade e, em 1851, sem ter ainda completado 15 anos de idade, matriculou-se na Faculdade de Matemática da Universidade de Coimbra. Três anos mais tarde, a 5 de Maio de 1854, assentava praça no Batalhão de Caçadores nº8, como Cabo de esquadra aspirante a Oficial. Dois anos depois, em Julho de 1856, completava o grau de Bacharel em Matemática.

Em 1858, concluído o curso de Estado-Maior do Exército, Loureiro obteve licença para frequentar o curso de Engenharia Civil na Escola do Exército, iniciando, aqui, o seu contacto com a engenharia civil, área a que iria dedicar-se para o resto sua vida.

Não obstante, a sua carreira militar vai progredir a par da sua actividade enquanto engenheiro civil. Foi sucessivamente promovido a vários postos do Exército, tendo-se reformado, em 1902, como General de Divisão. Tinha 66 anos.



**Figura 7:** Engenheiro Adolfo Ferreira de Loureiro

**Fonte:** Ildeberto Mota Oliveira, *Adolfo Ferreira Loureiro (1836-1911). Nota biográfica.*, Direcção Portuguesa da AIPCN, Lisboa, 2003.

Não deixou, porém, de continuar a trabalhar, os longos anos que havia dedicado aos problemas e desafios vividos pelo sector portuário do País haviam-no tornado num abalizado engenheiro portuário, cuja opinião técnica era constantemente requisitada. A componente portuária e costeira foi dominante na sua vida profissional.

**QUADRO 3**  
**Principais marcos da carreira militar de Adolfo Loureiro**

Ano	Posição
1854	Cabo (Batalhão de Caçadores nº8)
1858	Alferes
1860	Tenente
1865	Capitão
1884	Major
1893	Coronel
1899	General de Brigada
1902	General de Divisão

**Fonte:** Elaboração própria.

Foi, sem dúvida, como engenheiro, ao serviço do Ministério das Obras Públicas que Adolfo Loureiro mais se notabilizou, dedicando cerca de quatro décadas da sua vida ao estudo e desenvolvimento do sector portuário nacional. Não encontramos, de resto, referências a desempenhos puramente militares, como sejam comando de tropas, chefias de organismos militares, ou frequência de cursos para efeitos de promoção.

Directa ou indirectamente, em lugares de chefia, como fiscal, ou em missão especial, Adolfo Loureiro esteve ligado a praticamente todos os projectos, obras e melhoramentos realizados nos portos do País, entre 1860 e 1911.

Em 1860, a sua carreira sofreu uma reorientação decisiva ao entrar ao serviço do Ministério das Obras Públicas. Com apenas, 24 anos de idade, Adolfo Loureiro, é destacado para servir sob as ordens do Director das Obras da Barra da Figueira da Foz. A 16 de Outubro de 1860 é nomeado *engenheiro chefe de secção*. Dois anos depois, a 5 de Junho, é transferido para a Direcção de Obras Públicas do distrito de Coimbra, embora tenha mantido ligação às obras da Figueira.

Em 1865, é nomeado Director interino das obras do Mondego e Barra da Figueira, durante um impedimento temporário do engenheiro Manuel Afonso de Espregueira. Em 1872, passa a Director efectivo, mantendo o cargo até 1888.

Em Maio de 1865, foi-lhe pedido que optasse entre o serviço do Exército e o Ministério das Obras Públicas. Loureiro optou pelo serviço das Obras Públicas. Em consequência, o Ministério da Guerra determinou que ficasse desligado do Comando do Estado-Maior do Exército, considerando-se, a partir daí, que se encontrava em comissão activa e em serviço no Ministério das Obras Públicas.

Em 1879, é nomeado vogal da Comissão encarregada de estudar o melhoramento da barra do Douro e a construção de um porto artificial em Leixões. Dezenas, foram, de resto, as comissões que integrou e em que participou, quer como vogal, quer como fiscal. E dezenas foram também os relatórios, estudos e pareceres que preparou e apresentou para a

resolução das mais variadas questões, sempre tendentes ao melhoramento das condições dos portos do País.

Em 1881, pelo reconhecimento das suas capacidades enquanto engenheiro, foi encarregado do estudo das obras de melhoramento necessárias para a melhor defesa da cidade de Roma face às cheias do rio Tibre. Trabalho que lhe valeu a condecoração de Cavaleiro da Ordem da Coroa de Itália.

Ainda no mesmo ano, 1881, Adolfo Loureiro é nomeado vogal da Comissão encarregada de se pronunciar sobre o acabamento e ampliação do porto de Ponta Delgada.

Em 1883, foi autorizado a aceitar, em Comissão de Serviço, o estudo do porto de Macau, continuando, contudo, ao serviço do Ministério das Obras Públicas.

Em 1886, é nomeado vogal da Comissão encarregada de examinar o projecto e contrato das Obras de Melhoramento do Porto de Lisboa.

Em 1887, é nomeado vogal da Comissão encarregada de propor as bases a que deveria obedecer o projecto geral das obras do porto de Viana do Castelo.

Em Setembro de 1888, integra uma Comissão encarregada da elaboração de um Plano Geral de Acabamento do Porto e Barra da Figueira. Em Novembro, assume a direcção da Fiscalização das obras do porto de Lisboa.

Entre 1892 e 1898, encontrando-se o País dividido em apenas duas Circunscrições Hidráulicas, Adolfo Loureiro foi Director da 2<sup>a</sup>, compreendendo todas as bacias e portos do rio Lis ao rio Guadiana.

Em 1896, é encarregado de informar sobre o estado e condições dos portos de Ponta Delgada e Faial.

Entre 1894 e 1896, foi Vice-Presidente da Sociedade de Geografia de Lisboa.

Em Junho de 1898, é nomeado Director-Geral de Obras Públicas e Minas.

Em Setembro de 1899, é nomeado Vice-Presidente do Conselho de Administração dos Caminhos-de-Ferro do Estado.

A 29 de Dezembro de 1900, é nomeado vogal do Conselho Superior de Obras Públicas. E, em Novembro do ano seguinte, é nomeado Inspector-Geral de Obras Públicas.

Foi ainda Presidente do Conselho Superior de Obras Públicas, Presidente das Associações dos Engenheiros Cívicos Portugueses e dos Arqueólogos Portugueses, e vogal da Comissão Superior Técnica de Obras Públicas do Ultramar.

Elaborou e reviu inúmeros projectos e estudos para diferentes portos nacionais. Visitou e estudou dezenas de portos estrangeiros, na Europa, Ásia, África e Oceania, procurando sempre encontrar novas soluções para os problemas dos portos portugueses.

Faleceu em Lisboa, a 22 de Novembro de 1911. Tinha 74 anos de idade.

Após estas breves considerações, melhor se compreende a razão de ter sido Adolfo Loureiro o engenheiro escolhido para o estudo do estado e condições dos portos do País em 1901.

Loureiro era, à época, o mais abalizado engenheiro portuário do País, com largos anos de experiência e várias provas dadas, um engenheiro com internacionalização e conhecimento efectivo da realidade portuária nacional e internacional.

*Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, representa um marco na história do conhecimento efectivo do estado, potencialidades e fraquezas do sector portuário português, entre os finais do século XIX e os inícios do século XX.

Todo o percurso de vida de Adolfo Loureiro culminou na composição de uma verdadeira obra-prima de conhecimento técnico que permitiu fazer-se, pela primeira vez, a avaliação do problema portuário de uma forma integrada.

Neste contexto, é importante sublinhar o crucial papel que, em todo o processo de desenvolvimento dos portos nacionais, tiveram os engenheiros portugueses. O apelo constante à engenharia portuguesa actuou como derradeiro impulso ao seu desenvolvimento.

A criação do Corpo de Engenharia Civil e Auxiliares, em 1864<sup>25</sup>, e a constituição, em 1869, da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, possibilitaram, por um lado, uma progressiva consciencialização da importância do papel do engenheiro na prossecução do desenvolvimento material do País, e, por outro lado, permitiram a definição de um espaço específico de partilha de conhecimentos e divulgação de saberes. Deste modo, ia-se assistindo ao desenvolvimento de um grupo especializado, ligado ao trabalho técnico<sup>26</sup>.

---

<sup>25</sup> Extinto em 1868.

<sup>26</sup> Sobre este assunto leia-se: Maria Paula Diogo e Ana Cardoso de Matos, “Jogos de identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX)”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. I, *ob.cit.*, pp.180-199; Maria de Lurdes Rodrigues, “O papel social dos engenheiros”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. I, *ob.cit.*, pp.82-107; Sérgio Grácio, “Notas sobre a emergência e a consolidação do ensino da engenharia”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. I, *ob.cit.*, pp.230-239; e Maria Fernanda Rollo, “Engenharia e história: Percursos Cruzados”, in *Engenho e Obra...*, *ob.cit.*, pp. 31-55.

Maria Paula Diogo e Ana Cardoso de Matos consideram mesmo que foi no século XIX que se operou a decisiva *afirmação da figura do engenheiro não militar em Portugal*.<sup>27</sup>

Porém, em Portugal, o ensino de engenharia fora da esfera militar, ocorreu tardiamente, comparativamente a outros países, razão pela qual vários engenheiros portugueses complementavam a sua formação<sup>28</sup> no estrangeiro, quer frequentando a Escola de Pontes e Calçadas de Paris, quer partindo em missões de estudo, como fez Adolfo Loureiro. Não obstante, esta formação, no estrangeiro, abrangia um grupo restrito de engenheiros portugueses, continuando a sentir-se *a falta de uma formação específica na área da engenharia civil*<sup>29</sup> em território nacional. Lacuna que apenas foi preenchida, já no período da I República, com a criação do Instituto Superior Técnico<sup>30</sup>, em 1911.

### 1.2.2. O atlas portuário de Adolfo Loureiro

A obra *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes* é, assim, o resultado do longo trabalho de recolha de informações e do desenvolvido estudo levado a cabo pelo engenheiro Adolfo Loureiro, ao longo de dez anos.

O tratamento que foi dado a cada porto obedeceu, segundo Loureiro, a uma pesquisa rigorosa, tendo recorrido a diversos apontamentos e notas de diferentes Secretarias e Ministérios, aos quais teve livre acesso. Muita da documentação encontrava-se, contudo, incompleta e degradada, sendo mesmo, em certos casos, inexistente, fosse por se ter deteriorado ou perdido, fosse por nunca ter sequer sido produzida. Em 1901, à data de início das pesquisas e estudos de Adolfo Loureiro, muitos dos portos portugueses, sob o ponto de vista técnico, não dispunham dos projectos relativos às obras de que careciam, ou às que em outro momento tivessem sido submetidos, nem possuíam quaisquer registos acerca dos indispensáveis estudos meteorológicos e hidrográficos.

---

<sup>27</sup> Cf. Maria Paula Diogo e Ana Cardoso de Matos, “Jogos de identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX)”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. I, *ob.cit.*, p.187.

<sup>28</sup> Lembremos também, neste ponto, as viagens e missões de estudo a portos estrangeiros de alguns engenheiros portugueses, e os contactos estabelecidos e mantidos com associações estrangeiras congéneres da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses.

<sup>29</sup> Cf. Ana Cardoso de Matos, Maria Luísa Santos, Maria Paula Diogo, “Obra, engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. II, *ob.cit.*, p. 15.

<sup>30</sup> O qual se constituiu como «(...) marco decisivo na afirmação do ensino da engenharia, pela qualidade do ensino e pelos métodos pedagógicos e avaliativos que aí foram introduzidos». Cf. Ana Cardoso de Matos, Maria Luísa Santos, Maria Paula Diogo, “Obra, engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal”, in *Momentos de Inovação e Engenharia...*, Vol. II, *ob.cit.*, p. 18.



Como Loureiro realça, esta sua obra foca os pontos mais importantes, os progressos e faltas, as intenções e as realizações, “*é fora de dúvida que nunca poderia esperar-se que este estudo reunisse todos os elementos da história económica, técnica e política de cada porto.*”<sup>31</sup>

Tomando por modelo a obra *Ports Maritimes de la France*<sup>32</sup>, Adolfo Loureiro desenvolve os seus trabalhos seguindo sempre, para cada um dos portos portugueses, o mesmo plano:

- 1) uma pequena notícia histórica;
- 2) considerações e análises relativamente aos planos hidrográficos e meteorológicos;
- 3) indicações acerca dos acessos do porto e das suas comunicações terrestres com o interior do País, a questão das acessibilidades;
- 4) descrição das condições náuticas e económicas;
- 5) identificação do tipo de negócios e actividades que ocorrem na área portuária ou em estreita relação com o porto;
- 6) descrição das obras executadas ou a executar;
- 7) análise dos projectos, estudos ou planos que tenham sido elaborados;
- 8) indicação das quantias despendidas ou a despende para obras e melhoramentos em curso ou programados;
- 9) apontamentos sobre a importância marítima e comercial de cada porto;
- 10) descrição de potencialidades e debilidades;
- 11) dados estatísticos e notas acerca dos sucessivos desenvolvimentos ou debilitantes problemas;
- 12) informação estatística relativa ao movimento de embarcações entradas/saídas, volumes de mercadorias, número de passageiros, proveniência e destino das embarcações, rendimentos aduaneiros;...

Quanto maiores foram as informações disponibilizadas, mais completas resultaram as análises e pontos de situação apresentados por Adolfo Loureiro para cada porto.

A importância deste seu estudo, como se percebe, é enorme, uma vez que é o mais rigoroso e insistente relato das condições e peripécias porque passou o sector portuário

---

<sup>31</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 5.

<sup>32</sup> Obra mandada elaborar por determinação ministerial do governo francês a 24 de Outubro de 1868, composta por oito volumes e três grandes altas. Todos os estudos, levantamentos e apreciações ficaram a cargo de uma comissão de engenheiros franceses especialmente nomeada para tal propósito.

português, até ao dealbar do século XX. Muitas das informações apresentadas e muitos dos projectos referidos por Adolfo Loureiro, não se encontram mais disponíveis para consulta, perderam-se com o avançar dos anos e com as constantes alterações e reformas governamentais. *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, é, assim, a única fonte para o conhecimento de certos momentos do nosso passado portuário.

Loureiro analisa, primeiro, o porto em si mesmo, para, depois, procurar inseri-lo no contexto local, nacional e, em certos, casos internacional. A sua análise obedece sempre a uma mesma sequência:

- A) Conjuntura histórica;
- B) Contexto político-económico;
- C) Localização;
- D) Acessibilidades;
- E) Comunicações (com o interior e exterior);
- F) Relação com o *hinterland* e *vorland*;
- G) Factores geomorfológicos, hidrográficos, meteorológicos, condições náuticas...;
- H) Estrutura e actividades económicas / portuárias;
- I) *Ranking* portuário (a importância marítima e comercial de cada porto);
- J) Tipos de estruturas/utensilagens portuárias (construídas e/ou a construir).

Encontra-se a obra estruturada do seguinte modo:

Volume	Portos tratados	Ano de Publicação	Nº de páginas
Volume I	Portos de Caminha ao Douro	1904	619pp
Volume II	Portos de Aveiro à Ericeira	1904	312pp
Volume III – parte I	Porto de Lisboa e enseada de Cascais	1906	495pp
Volume III – parte II	Porto de Lisboa e enseada de Cascais	1906	561pp
Volume III – parte III	Lisboa Marítima e Continental	1907	326pp
Volume IV	Portos de Sesimbra a Vila Real de Santo António	1909	358pp
Volume V – Parte I	Arquipélago da Madeira	1910	172pp
Volume V – Parte II	Arquipélago dos Açores	1920	247pp

De referir que esta tarefa o acompanhou até morrer, em Novembro de 1911. A Parte II do último volume, relativa ao arquipélago dos Açores acabaria, por isso mesmo, por ficar incompleta, sendo apenas publicada postumamente, no ano de 1920.

Acompanham estes oito volumes de texto e elementos estatísticos, cinco outros compostos por *estampas*, uma colecção de projectos, estudos e plantas a que Loureiro se vai referindo ao longo do texto e que conferem a todo este trabalho a merecida componente da *visualização*.

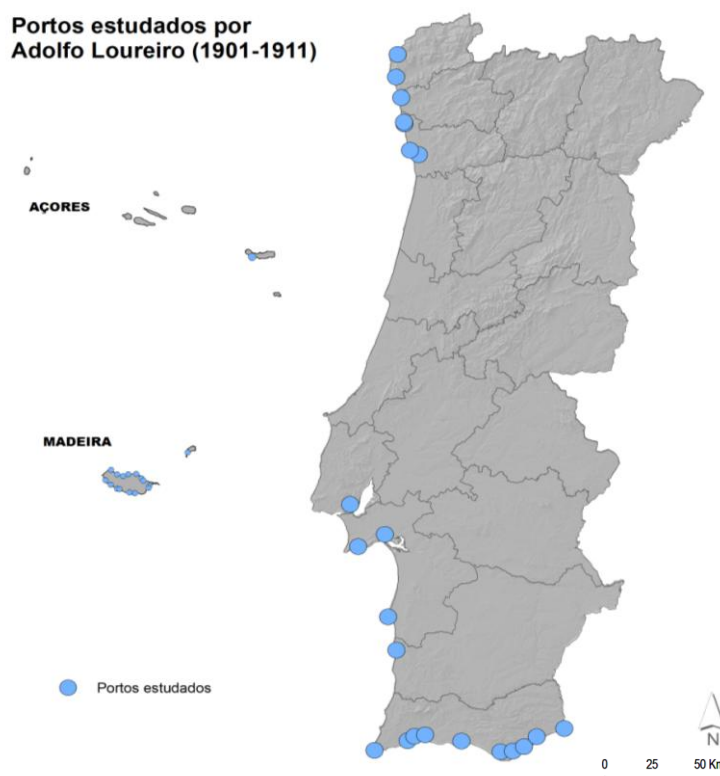
Loureiro, sem o intencionar, acabou por criar um *atlas portuário*, embora não um atlas como o entendemos hoje.

Foi, de resto, a leitura e análise d’*Os Portos Marítimos* de Loureiro que nos revelou a premência de elaboração e estruturação de um atlas portuário para o País.

Os atlas são hoje obras que, efectivamente, extravasam a parca definição de colecção de mapas ou cartas geográficas. Os atlas são hoje sinopses que traduzem a realidade de um determinado espaço geográfico, apresentando não meramente a descrição/caracterização geográfica de um território, mas actuando como um repositório de análise das diferentes *layers* que compoem/constroem essa realidade: a economia, a política, a história, a sociedade...

A obra de Adolfo Loureiro é o único *atlas portuário* de que dispomos para o conhecimento do sector portuário nacional, e no entanto, irónica e paradoxalmente, não se trata verdadeiramente de um atlas. Estão, de resto, presentes todas as componentes, excepto os mapas.

Ao longo de cada volume, Loureiro reuniu um conjunto impressionante de dados sobre cada um dos portos nacionais, conjunto esse que acaba por constituir as diversas *layers*, ou se quisermos, os vários níveis de análise, em que se decomporia o objecto de estudo – sector portuário português – para a elaboração de um atlas.



**Mapa 1:** Portos estudados por Adolfo Loureiro na obra *Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*.

**Fonte:** Elaboração Própria.

Cremos que a criação de um atlas portuário possibilitará, efectivamente, ter-se uma *visão de conjunto*, permitindo ilustrar-se, em termos diacrónicos e sincrónicos, o desenvolvimento dos diversos portos do País, e não apenas entre finais do século XIX e inícios do século XX. Definida a metodologia e a estrutura, e após extensa investigação e inventariação, será, de resto, possível e indiscutivelmente útil, acompanhar o desenvolvimento do sector portuário português também ao longo de todo o século XX.

### **1.3. Contendas & Peripécias, ou a história dos portos portugueses.<sup>33</sup>**

Tornando-se impraticável apresentar aqui detalhadamente a história de cada um dos portos do País, no período que definimos, optámos por seguir apenas três: os portos do Douro e Leixões, por materializarem uma das maiores polémicas em termos de opções de desenvolvimento do sector portuário; e o porto de Lisboa, por se tratar do porto da capital e principal porto do País.

Este ponto tem como propósito contextualizar espacial e temporalmente o objecto de estudo, aqui necessariamente afunilado (três portos); identificar dinâmicas, factores, agentes, actores, jogos de influências; identificar estratégias de desenvolvimento; perceber, enfim, o que se deve ter em conta, e o que se deve ponderar, quando se pretende estudar o desenvolvimento do sector portuário.

Pelas razões já mencionadas se justifica o facto de seguirmos, de perto, a obra de Adolfo Loureiro.

#### **1.3.1. Porto e Barra do Douro**

Situado na foz do rio Douro, é a estabilidade deste porto influenciada, quer pela acção das correntes interiores e fluviais, quer pelas correntes permanentes das águas do mar. Por isso, desde cedo se tomou consciência e se reconheceram os inconvenientes da barra do Douro, procurando dar-lhes remédio, empregando-se diversos meios para o bem do comércio e da navegação, quer por providências administrativas, quer por intermédio de obras de correcção ou melhoramento.

Contudo, tomavam-se providências isoladas e muito direccionadas à resolução de um problema específico, negligenciando-se o quadro de problemas mais vasto, e não se operando os essenciais estudos e observações de base.<sup>34</sup> A falta de registo dessas

---

<sup>33</sup> Neste ponto, seguimos de perto Ana Prata, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, Caleidoscópio, Lisboa, 2011.

<sup>34</sup> Análise e estudo do regime de ventos, correntes, marés, cheias, chuvas, aluviões...

observações fez-se sentir, sendo, desde logo, frisada pelo engenheiro hidráulico Sir John Rennie, no seu relatório de 14 de Junho de 1855. Esta situação levou a que o Governo encarregasse a Comissão Geológica, Corográfica e Hidrográfica do Reino a proceder àqueles estudos, iniciados pelo engenheiro Caetano Maria Batalha<sup>35</sup>, em 1861.

Pela maior parte, as obras consistiam em tentativas pontuais, sem persistência, e sem se encontrarem subordinadas a um plano maduramente estudado e aceite. Isto, quando não eram ditadas para acudir aos danos causados pelas cheias, ou para satisfazer interesses locais, de âmbito e benefícios limitados.<sup>36</sup> *Nota-se ainda que os poucos cais que existem, obedeceram só a comodidades particulares, ou de determinada ordem, sem procurarem melhorar o regímen do rio, nem facilitar à navegação geral os meios de realizar as suas operações terrestres de carga e descarga, tendo de recorrer-se para este fim às barcas, que recebem os produtos e as mercadorias e os transportam por terra. É este um processo primitivo, a que são inerentes os inconvenientes da demora, da carestia e das avarias e perigos que sofrem as mercadorias.*<sup>37</sup>

Entre 1850 e 1869, vários foram os projectos e propostas apresentados ao Governo de livre iniciativa dos seus autores ou requisitados mesmo pelo Governo<sup>38</sup>. Sendo o porto do Douro o segundo mais importante do País, dependendo dele a actividade comercial da região Norte e, principalmente, o negócio dos vinhos do Porto, tornava-se demais evidente a necessidade de se apostar no seu melhoramento.

Contudo, a maior dificuldade do porto do Douro, e que maiores inconvenientes causava ao comércio e à navegação, eram as cheias, pelas violentas correntes que originavam e que impediam, por vezes totalmente, o movimento marítimo, expondo os

---

<sup>35</sup> Caetano Maria Batalha (n. 11/06/1810; m. 21/10/1881). Oficial da Marinha e engenheiro hidrógrafo. Participou na comissão nomeada, em 1836, para os trabalhos geodésicos do reino; levou a cabo a rectificação da carta hidrográfica do porto e barra de Lisboa; elaborou a planta do porto de Peniche e das Berlengas; concluiu, em 1863, o levantamento da planta hidrográfica do Douro; e, em 1871, foi nomeado presidente de uma comissão encarregada de elaborar um plano geral de melhoramentos e obras na margem direita do rio Tejo. *In Verbo Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, Vol. IV, *ob.cit.*, pp. 363-364.

<sup>36</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. I, pp. 246.

<sup>37</sup> *Idem, ibidem*, p. 238.

<sup>38</sup> Projecto de Gayfier (1854), engenheiro-chefe do corpo francês de pontes e calçadas; Projecto de Freebody (1854), engenheiro inglês contratado pelo governo; Projecto de Sir John Rennie (1855), engenheiro inglês vindo a Portugal a convite do governo para estudar soluções para o porto do Douro; Projecto de Knox (1858), engenheiro inglês; Proposta do engenheiro português José Carlos Conrado de Chelmiki (1859); Projecto do engenheiro hidrógrafo Caetano Maria Batalha; Projecto do engenheiro francês H. Lazeu que este, em Dezembro de 1863, ofereceu à câmara municipal do Porto; Projecto de Léo de La Peyrouse (1864), o qual foi autorizado por portaria de 4 de Abril de 1865, mas não foi executado; Projecto de Robert Messer (1865); Projecto de Manuel Affonso de Espregueira (1866). *In Adolfo Loureiro, Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. I, pp. 201-389.

navios fundeados a grandes avarias e naufrágios. E, anos houve, em que a interrupção da navegação, devido às cheias, chegou a 60 dias<sup>39</sup>. Isto dá ideia dos prejuízos que daqui resultavam para o comércio e para a navegação, bem como do progressivo receio das embarcações estrangeiras em aportar ao Douro, em determinados períodos do ano.

O naufrágio do vapor *Porto*, em 29 de Março de 1862, a pequena distância de terra, por não poder entrar na barra do Douro, despertou a atenção dos governos para a resolução de um problema que, já de há muito, estava na tela da discussão<sup>40</sup>: a criação de um porto que servisse, por assim dizer, de *ante-porto* ao porto comercial do Douro.

Neste contexto, vários engenheiros começaram a avaliar possibilidades e a pensar em soluções, chegando à conclusão que o porto do Douro devia ser complementado pela criação de um porto de abrigo, onde, em caso de impossibilidade de entrada na barra, os navios pudessem recolher-se em segurança. E o melhor local para actuar como complemento do Douro parecia ser Leixões.<sup>41</sup> A este propósito, Adolfo Loureiro refere que, *quanto maiores fossem os melhoramentos do porto do Douro, mais necessário se tornaria o de Leixões. E isto, que parecia um paradoxo, não o era, pois que a maneira de aproveitar melhor o porto do Douro, consistia em facultar aos navios que o frequentassem, lugar onde se acolhessem e ficassem seguros, enquanto não pudessem entrar no porto.*<sup>42</sup>

A partir de 1869, começou uma nova época para as obras do porto do Douro, passando a constituir uma direcção independente, confiada ao distinto engenheiro Afonso Joaquim Nogueira Soares<sup>43</sup>, que as dirigiu até 1892, época em que passaram para a administração da Junta Administrativa. Foi sob a administração de Nogueira Soares que, possivelmente devido ao longo período da sua gerência, se realizaram obras importantes, sujeitas já a um plano mais consertado.

---

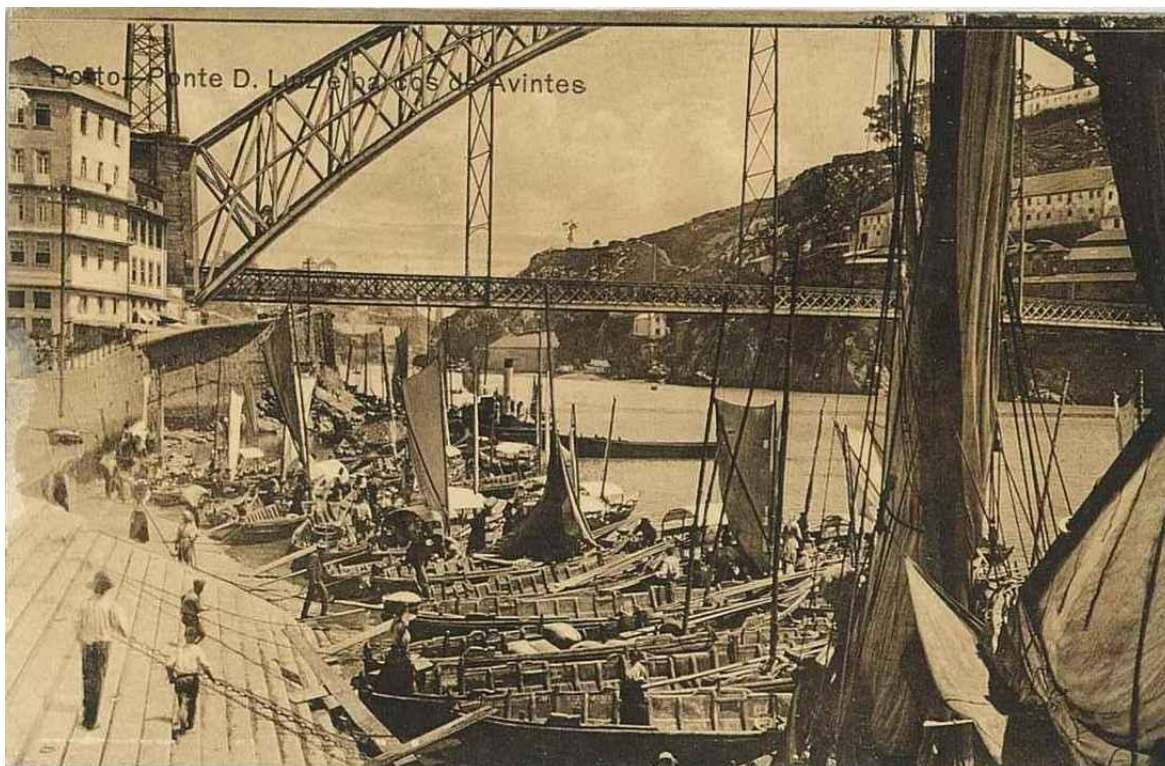
<sup>39</sup> «Fez-se o registo das cheias desde 1863 e até ao final de 1902 e, durante esse período, houve 43 cheias, que duraram 156 dias e que interromperam a navegação por 262 dias». In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, Vol. I, p. 224.

<sup>40</sup> Os engenheiros Freebody e John Rennie apresentaram, em 1855, dois projectos procurando a melhor forma de criar em Leixões um porto comercial, para grande vantagem da navegação. Em 1864, o engenheiro Manuel Afonso de Espregueira é encarregado pelo governo de estudar os melhoramentos de que seria susceptível a barra do Douro, e a possibilidade de construção de um porto artificial nas proximidades do Porto. O projecto foi apresentado em Março de 1865.

<sup>41</sup> Lembremos, por exemplo, o projecto apresentado por Manuel Afonso Espregueira, em 1865, onde se traçam planos de obras para melhoramentos no Douro, e se pensa nas potencialidades que teria um porto de abrigo, auxiliar do Douro, em Leixões, propondo-se para este também alguns trabalhos.

<sup>42</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, *ob.cit.*, Vol. I, p. 300.

<sup>43</sup> Cf. Afonso Joaquim Nogueira Soares, “Direcção das obras da barra do Douro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo I, nº 13, Janeiro, 1871, pp.23-35



**Figura 8:** Porto. Ponte D. Luís e barcos de Avintes, s.d. (Postal ilustrado)

**Fonte:** Repositório Temático da Universidade do Porto.

Em 6 de Dezembro de 1873, foi apresentado, por Nogueira Soares, o primeiro projecto de conjunto para as obras a levar a cabo no porto do Douro, o qual foi sendo, depois, sucessivamente modificado e aperfeiçoado por novos estudos, relatórios e memórias que, durante a sua longa administração, foi este engenheiro enviando ao Governo.

A questão das obras do porto do Douro, foi, com efeito, uma das mais importantes e controversas, o que justifica a vasta quantidade de projectos, pareceres e estudos, que continuamente foram apresentados e propostos.

Refira-se, a título de exemplo, o Projecto denominado *Lavadores*, apresentado por Eduardo Moser. Elaborado pelos engenheiros W. Trery and Sons, tinha por fim não deslocar o movimento comercial das margens do Douro para outro ponto. O local escolhido para um porto artificial ao Sul da barra localizava-se em frente da povoação de Lavadores e da praia chamada da Pedra do Cão. Este porto, ou antes, ante-porto, que se projectava, comunicaria directamente com o porto do Douro por meio de um canal. Esta proposta foi vista pelos comerciantes da Ribeira e pela Associação Comercial do Porto, que temiam a deslocação das redes comerciais para a zona de Matosinhos, como melhor solução, comparativamente à hipótese do estabelecimento de um porto de abrigo em Leixões. Contudo, o projecto não teve andamento.

De referir, é também um plano elaborado em 1880, pelo engenheiro Russel Aitkens, em satisfação a um abaixo-assinado que lhe fora enviado por 250 comerciantes do Porto, visando o melhoramento do porto e barra do Douro.

Relativamente a toda a polémica que, em crescendo, rodeava as obras e melhoramentos do porto do Douro, foi emitido um parecer, em Março de 1880, pelos engenheiros Silvério Augusto Pereira da Silva, Adolfo Ferreira de Loureiro<sup>44</sup> e Afonso Joaquim Nogueira Soares<sup>45</sup>, onde estes esclareciam que obras de circunstância, *sem que não se destruam as causas* maiores do problema, apenas produziriam *resultados transitórios, sem influência durável, (...) e sendo aqueles trabalhos relativamente caros, não seriam compensados pelos resultados obtidos. Sendo indubitável que, quaisquer que sejam os sacrifícios que se façam, não conseguirão dar à barra do Douro as condições de acessibilidade, segurança, e navegabilidade exigidas por uma navegação de primeira ordem, será sempre o porto de Leixões<sup>46</sup> a solução necessária da questão que tanto interessa o país e a cidade marítima do Porto, da qual o novo porto de Leixões será o complemento.*<sup>47</sup>

De incontestável importância foi, contudo, a construção do ramal da Alfândega, terminada a 17 de Junho de 1881, e que veio satisfazer uma grande necessidade pública, pondo o porto do Douro e a sua Alfândega em comunicação com a estação de Campanhã e, portanto, com o resto do País e com Espanha, facilitando, às províncias do Norte dos dois países, o acesso ao porto do Douro para as suas transacções comerciais.

O decreto de 29 de Outubro de 1891, criou a Junta Administrativa das Obras da Barra do Douro, a qual devia ser composta por três directores da Associação Comercial do Porto, pelo chefe do departamento marítimo do Norte, e pelo engenheiro que superintendesse nos serviços do rio Douro. A esta Junta foram consignados todos os rendimentos e verbas destinados às obras e à administração das mesmas. O regulamento de 26 de Abril de 1892, definindo e regulando as atribuições da Junta, preceituava, no seu artigo 9º, que a mesma

---

<sup>44</sup> Cf. Adolfo Loureiro e Silvério Augusto Pereira da Silva, “Parecer da Comissão encarregada do estudo dos diversos projectos do porto artificial de Leixões e do melhoramento da barra do Douro”, [por Portaria de 28 de Novembro de 1878], in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, nºs 148-149, Abril-Maio, 1882, pp. 170-194.

<sup>45</sup> Cf. Afonso Joaquim Nogueira Soares, “Parecer, em separado, de um dos membros da comissão nomeada pela Portaria de 28 de Novembro de 1878, relativa ao porto artificial de Leixões e barra do Douro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, nºs 148-149, Abril-Maio, 1882, pp. 195-207.

<sup>46</sup> Entre 1883 e 1891, quase todos os trabalhos e estudos se concentraram no porto de Leixões, e no modo de melhor o adaptar a porto de abrigo, como complemento do porto do Douro. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, Vol. I, p. 355.

<sup>47</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 316.



Junta devia elaborar o plano geral das obras a executar, para ser, depois, submetido à aprovação do Governo.

Em 4 de Julho de 1899, foi o projecto elaborado pelo engenheiro Artur Carlos Machado Guimarães, enviado ao Governo e orçado em 1 883 369\$154. O então chefe dos Serviços Fluviais e Marítimos, engenheiro João José Pereira Dias, considerou este projecto uma louvável aspiração, mas, não havendo os elementos técnicos suficientes para assegurar que as obras projectadas produziriam o desejado efeito, considerou prudente não se executar o projecto, pois acreditava que os resultados não seriam em proporção do seu custo.

Não tendo tido seguimento aquele projecto, continuaram as queixas do comércio pelas más condições do porto. E, para satisfazer o requerimento do centro comercial da cidade do Porto, que instava por que ao menos lhe fosse permitido estabelecer um cais avançado para carga e descarga, apresentou, a 4 de Novembro de 1895, a 1ª Circunscrição Hidráulica, a cargo do engenheiro João Tomás da Costa, um projecto, condições e caderno de encargos para a construção, por empreitada, de um cais na margem direita do Douro. Porém, peripécias, conflitos, e interesses vários, entre a Alfândega, o adjudicatário e algumas firmas, levaram a que, após a realização de dois concursos públicos<sup>48</sup>, o assunto não tivesse mais andamento.



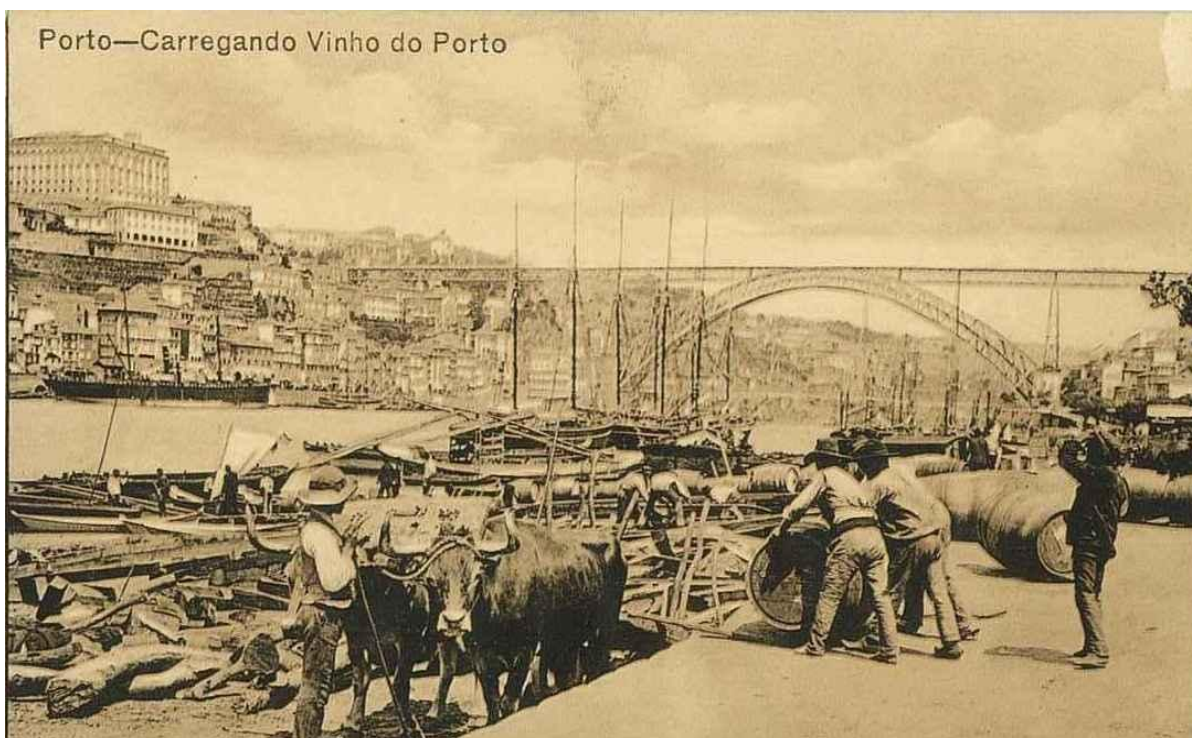
**Figura 9:** Rio Douro, zona da Ribeira, s.d. (Postal ilustrado).

**Fonte:** Repositório Temático da Universidade do Porto.

<sup>48</sup> O primeiro, realizado em 29 de Setembro de 1896, e o segundo, a 20 de Setembro de 1897. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 352.

As características naturais do porto do Douro, as cheias, o regime torrencial, e os limites de espaço para a expansão de cais, docas e terraplenos, evidenciavam que, por mais estudos e planos, e por mais capitais investidos, existiria sempre um limite nas melhorias que se podiam fazer com vista ao maior desenvolvimento e apetrechamento do porto. Acresce a isto, o facto do regime das cheias, impossível de solucionar, colocar anualmente em causa, pela sua violência, os melhoramentos e construções que se iam fazendo. Assim, na impossibilidade de desenvolver, como seria desejável, o porto do Douro, a transformação de Leixões em porto de abrigo parecia ser, de facto, a melhor solução, compensando-se, deste modo, as debilidades do Douro.

Contudo, os interesses locais das populações e comerciantes da zona da Ribeira, e a Associação Comercial do Porto, não viram essa opção com bons olhos, temendo a perda de importância do porto do Douro, o decréscimo dos seus negócios e lucros, e a deslocalização, para a zona de Matosinhos, das redes de tráfego, e de alguns armazéns e indústrias. Durante largas décadas, a questão Douro-Leixões foi das que maior polémica gerou. E os impasses e não decisões, ao invés de assegurarem a continuidade da importância comercial da cidade do Porto, agravaram as condições do porto, o que, consequentemente, se reflectiu no movimento comercial e na economia de toda a região do Norte do País. Tivessem sido tomadas, mais cedo e assertivamente, algumas decisões, e menores teriam sido os prejuízos.



**Figura 10:** Carregamento de vinho do Porto, na margem de Gaia, s.d. (Postal Ilustrado).

**Fonte:** Repositório Temático da Universidade do Porto.

Determinar o custo total das obras do Douro no período anterior à República é quase impossível. No entanto, Adolfo Loureiro apresenta alguns valores que conseguiu ir reunindo, e que nos dão uma ideia aproximada.<sup>49</sup>

#### QUADRO 4

##### Despesas com o melhoramento do porto do Douro (1790-1902)

ANOS	Despesas várias efectuadas (em réis)
De 1790 a 1834	1 020 000\$000
De 1834 a 1840	22 156\$000
De 1841 a 1856	54 000\$000
De 1857 a 1892	708 166\$049
De 1893 a 1902	157 079\$552
<b>TOTAL:</b>	<b>1 961 401\$601</b>

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 356.

Relativamente, às receitas, apesar dos períodos em que os navios se encontravam impedidos de entrar no porto, devido às cheias e assoreamentos, conclui Adolfo Loureiro que *as despesas ainda estão muito aquém do que para elas foi cobrado, estando por isso o estado em grande dívida para com aquelas obras*<sup>50</sup>.

#### QUADRO 5

##### Receitas obtidas no porto do Douro (1790-1902)

ANOS	Receitas (em réis)
De 1790 a 1834	1 020 000\$000
De 1835 a 1838	56 000\$000
De 1839 a 1856	166 192\$070
De 1857 a 1892	778 224\$038
De 1893 a 1902	121 542\$717
<b>TOTAL:</b>	<b>2.141:958\$825</b>

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 357.

Apesar das más condições da barra do Douro, tão importante era a posição daquele porto, na foz de um rio navegável em grande extensão, tendo como *hinterland* uma província riquíssima, que não podiam deixar de se efectuar transacções comerciais. Mostra o quadro seguinte que a navegação a vapor tem ultrapassado muito a navegação de vela, e que, sucessivamente, tem aumentado também bastante a sua tonelagem.

<sup>49</sup> Note-se, porém, que nos valores apresentados por Adolfo Loureiro, não estão contempladas as despesas resultantes dos estudos encomendados aos engenheiros ingleses, franceses e holandeses, que o Governo quis ouvir (Freebody, Rennie, Coode, Scheenbroom, Gaytier, entre outros), nem os estudos efectuados pelo engenheiro Espregueira, ou os trabalhos da Comissão Geodésica, sob a direcção de Caetano Batalha.

<sup>50</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 368.

**QUADRO 6**  
**Movimento da barra do Douro entre 1873 e 1902**

ANOS	Navios de Vela			Navios a Vapor		
	Nº total em 10 anos	Tonelagem total em 10 anos (Toneladas)	Tonelagem média por navio (Toneladas)	Nº total em 10 anos	Tonelagem total em 10 anos (Toneladas)	Tonelagem média por navio (Toneladas)
<b>1973 a 1882</b>	14 544	2 543 390	172,9	4 875	2 278 428	467,3
<b>1883 a 1892</b>	8 829	1 974 518	223,6	10 088	5 399 084	535,1
<b>1893 a 1902</b>	6 763	1 338 020	197,8	11 353	7 453 181	656,5

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 369.

### 1.3.2. Porto de Leixões

O porto de Leixões, *uma das obras da moderna geração que mais glória dão à engenharia portuguesa*<sup>51</sup>, situa-se na foz do rio Leça, junto a Matosinhos e Leça da Palmeira, e a pequena distância da cidade do Porto.

Sujeito que estava o porto do Douro aos inconvenientes inerentes às suas condições naturais, por mais consideráveis que fossem os melhoramentos da sua barra, cedo ficou evidente, como aliás referimos já, *que para o comércio e navegação do Porto seria de máxima vantagem que próximo lhe ficasse um porto, suficientemente abrigado e facilmente acessível, onde se acolhessem as embarcações para fugir ao perigo dos temporais, enquanto aguardassem ocasião favorável para entrar na barra do Douro*.<sup>52</sup> Porém, *não era só sob o ponto de vista do interesse da navegação particular do Porto que aquele porto se recomendava, mas aos interesses da navegação, em geral, que, em uma extensão de costa de mais de 400 km, entre Vigo e Lisboa*<sup>53</sup>, não tinha outro ponto de apoio onde recolher em caso de temporal; e aos interesses das embarcações pesqueiras, para as quais um porto de refúgio se impunha como meio de salvaguardar vidas e capitais importantes.

Segundo Adolfo Loureiro, terá sido no reinado de D. João V que se apresentou o primeiro projecto ao Governo para a construção de um porto artificial em Leixões. Levantando, porém, objecções e dúvidas, e sendo considerada a obra demasiado dispendiosa para o património real, não foi o projecto levado a execução, e *caiu em completo olvido*.<sup>54</sup>

Anos mais tarde, as atenções voltam-se de novo, e definitivamente, para Leixões. Os projectos, estudos e as comissões nomeadas, para estudar a forma de o dotar com as

<sup>51</sup> *Idem, ibidem*, p. 392.

<sup>52</sup> *Idem, ibidem*, p. 399.

<sup>53</sup> *Idem, ibidem*, p. 399.

<sup>54</sup> *Idem, ibidem*, pp. 401-405.



condições necessárias para o desempenho da função de porto de abrigo, sucederam-se a bom ritmo.

Em 1852, encomendou-se ao engenheiro inglês Freebody o estudo das medidas necessárias para a criação de um porto artificial em Leixões, sendo o projecto apresentado em 22 de Março de 1855, orçado em 3 818 115\$000 réis. Pela mesma altura, consultava também o Governo a opinião do engenheiro hidráulico inglês, Sir John Rennie, apresentando este engenheiro o seu parecer a 14 de Junho de 1855.

O interesse em Leixões, porém, não foi apenas nacional. Vários foram também os projectos e propostas apresentados por engenheiros e capitalistas estrangeiros, interessados que estavam em construir o porto artificial português<sup>55</sup>.

Deixada, contudo, a questão sem solução por muito tempo, novamente se agitou em 1864, encarregando o Governo, por portaria de 19 de Fevereiro, o engenheiro Manuel Afonso de Espregueira de estudar, quer os melhoramentos de que seria susceptível a barra do Douro, quer a possibilidade de construção de um porto artificial nas proximidades da cidade do Porto. Foi apresentado este projecto a 17 de Março de 1865.<sup>56</sup>

Em 1869, foi o engenheiro Afonso Joaquim Nogueira Soares nomeado director das obras da barra do Douro, dedicando-se, desde então, *a fazer aceitar pelos poderes públicos a solução que julgava a mais conveniente, senão adiável e fatal, do porto de Leixões*<sup>57</sup>.

Receosos do rumo dos eventos, alguns negociantes da cidade do Porto chamaram a Portugal, em 1877, o engenheiro inglês Abernethy, para que, também este, desse o seu parecer acerca da questão do porto artificial de Leixões.

Porém, e apesar do volume cada vez maior de projectos e propostas, ou talvez por isso mesmo, em 1879, não se havia ainda o Governo decidido sobre a tão ventilada questão do porto artificial de Leixões. Para satisfazer as constantes pressões e pedidos, pois *a questão agitava-se na imprensa com um certo calor*<sup>58</sup>, decidiu o Governo nomear, em 28 de Novembro de 1878, uma comissão composta pelos engenheiros Silvério Augusto Pereira

---

<sup>55</sup> Proposta de Williams and Mancel; Proposta de Frederico Youle (1866), capitalista; pedido de autorização de George H. Hastings (13/05/1874) para fazer os estudos necessários ao projecto de criação de um porto artificial; proposta de James Clifford Hodges (1874); proposta de Francisco Xavier Pacheco, médico, natural da zona de Leixões (1875), entre outros.

<sup>56</sup> Este projecto encontra-se publicado na *Revista de Obras Públicas e Minas*. Veja-se: Manuel Afonso de Espregueira, “Memória descritiva do Projecto de um porto de abrigo em Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo V, 1874, nº 51-52, Março-Abril, pp.138-209; nº 53, Maio, pp. 223-232.

<sup>57</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 410.

<sup>58</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 426.

da Silva, Afonso Joaquim Nogueira Soares<sup>59</sup> e Adolfo Loureiro<sup>60</sup>, para estudar os projectos concernentes ao melhoramento da barra do Douro e à construção de um porto artificial nas proximidades da cidade do Porto.

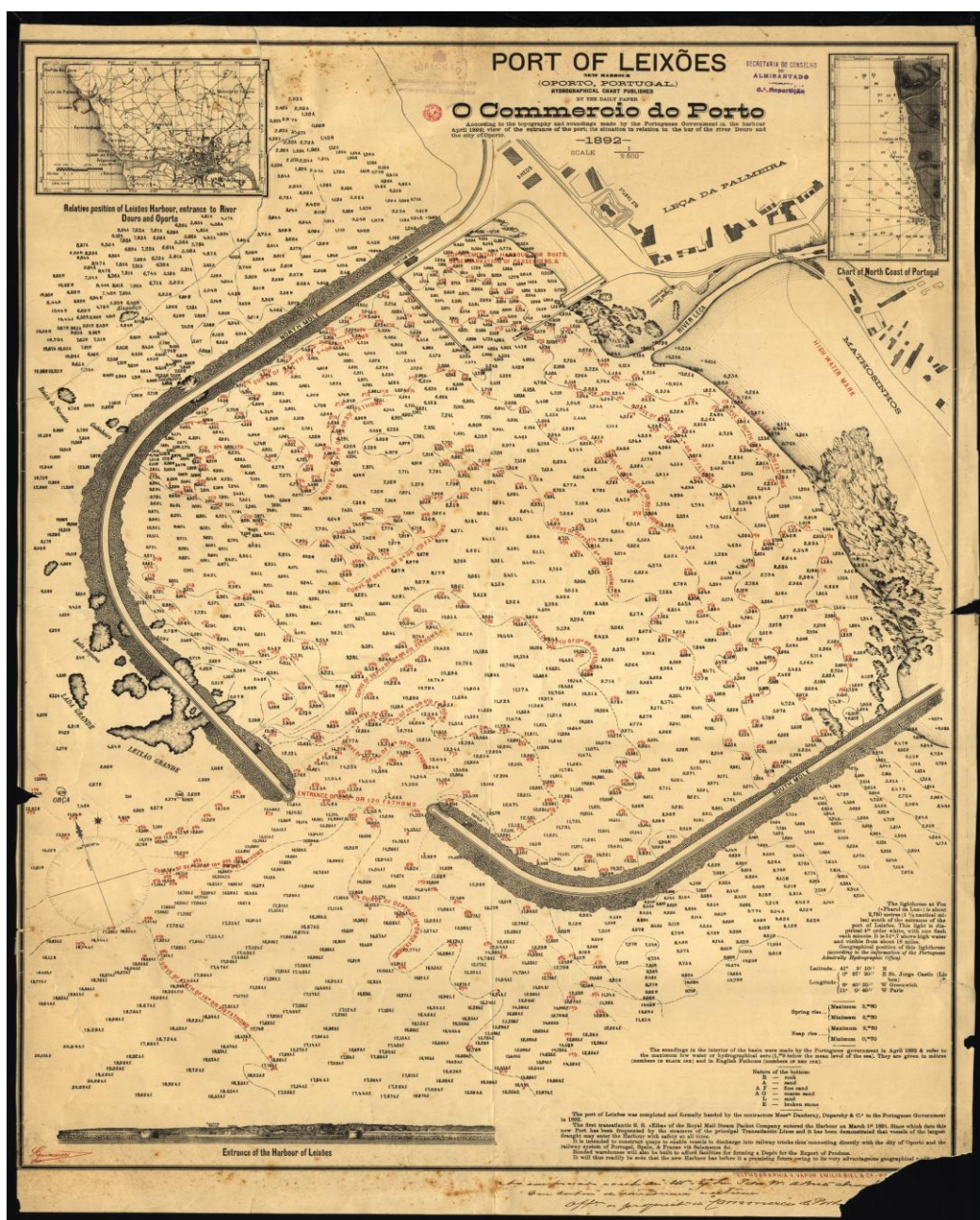


Figura 11: Porto de Leixões em 1892 (Escala 1:2500).

Fonte: Mapa publicado pelo Comércio do Porto (1892).

<sup>59</sup> Cf. Afonso Joaquim Nogueira Soares, “Parecer, em separado, de um dos membros da comissão nomeada pela Portaria de 28 de Novembro de 1878, relativa ao porto artificial de Leixões e barra do Douro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.ºs 148-149, Abril-Maio, 1882, pp. 195-207.

<sup>60</sup> Cf. Adolfo Loureiro e, Silvério Augusto Pereira da Silva, “Parecer da Comissão encarregada do estudo dos diversos projectos do porto artificial de Leixões e do melhoramento da barra do Douro”, [por Portaria de 28 de Novembro de 1878], in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.ºs 148-149, Abril-Maio, 1882, pp. 170-194.

*Conformou-se a Junta Consultiva de Obras Públicas com o parecer da comissão (...), no qual se dava a preferência ao (...) proposto em 1865 pelo Sr. engenheiro Espregueira, e modificado pelo Engenheiro Nogueira Soares (...) tendo o Governo sido autorizado, por lei de 26 de Julho de 1883, à construção, por empreitada geral, do porto artificial de abrigo de Leixões.*<sup>61</sup>

Em 24 de Agosto do mesmo ano de 1883, apresentou o engenheiro Nogueira Soares o seu projecto definitivo, sendo em 23 de Outubro desse ano, aberto o respectivo concurso, que teve por base de licitação a quantia de 4 500 contos de réis, importância do orçamento.

A 16 de Fevereiro de 1884, foi celebrado o contrato da empreitada com os construtores e empreiteiros franceses Dauderni e Duparchy, pela quantia de 4 489 000\$000 réis. Deu-se logo início aos trabalhos, que seguiram sob a direcção do engenheiro francês Wiriot, e sob a fiscalização do Governo português, confiada ao engenheiro Afonso Joaquim Nogueira Soares.

No ano económico de 1891-1892, foram as obras concluídas, faltando-lhes apenas pequenos acabamentos e reparações. O quadro e gráfico seguintes mostram como, ainda no período da construção, tinha já o porto de Leixões interessante movimento marítimo, tendo este vindo a aumentar desde aí.

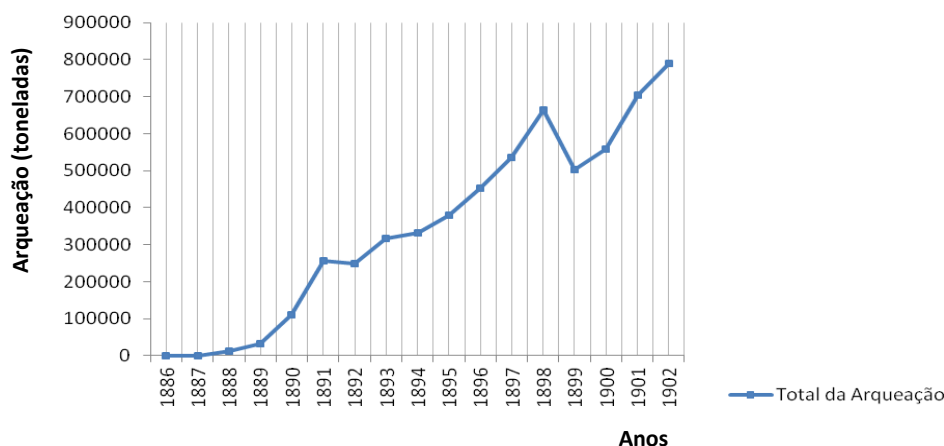
**QUADRO 7**  
**Movimento Marítimo e importância do porto de Leixões (1886-1902)**

ANOS	Navios entrados no porto		Que fizeram operações comerciais	Qualidade destes navios		Total dos navios	Total da Arqueação
	Para aportar	Para abrigo		De vela	A vapor		
1886	1	-	-	1	-	1	156
1887	1	-	-	1	-	1	135
1888	6	22	20	28	20	48	11354
1889	31	49	24	75	29	104	33666
1890	98	258	20	176	200	376	109948
1891	104	262	110	200	276	476	256767
1892	86	254	145	194	291	485	248416
1893	63	163	178	144	260	404	316809
1894	39	183	183	122	283	405	331582
1895	59	178	211	139	309	448	380235
1896	55	199	219	149	324	473	452776
1897	80	230	261	189	382	571	536356
1898	79	125	330	146	388	534	662908
1899	21	163	262	120	326	446	503900
1900	45	147	296	143	345	488	559221
1901	36	163	344	149	394	543	702908
1902	50	161	389	163	437	600	788667
<b>Somas</b>	<b>854</b>	<b>2557</b>	<b>2992</b>	<b>2139</b>	<b>4264</b>	<b>6403</b>	<b>5895804</b>

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 610.

<sup>61</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 428.

**GRÁFICO 2**  
**Total da Arqueação, em toneladas, dos navios entrados em Leixões (1886-1902)**



Fonte: Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 610.

Porém, em Dezembro de 1892, um extraordinário temporal causou várias avarias e estragos, havendo urgência em repará-los. Os empreiteiros protestaram, advogando que não lhes competia fazer as reparações à sua custa, a menos que ficasse provado que os estragos tivessem sido causados devido a vícios de construção, e resolveram pedir a rescisão do contrato. Fez-se a liquidação da empreitada a 6 de Abril de 1895, pela quantia de 246 349\$750 réis, ficando o Estado sem possibilidades financeiras de ultimar os trabalhos de reparação.

Só no ano de 1896 puderam levar-se a cabo os necessários trabalhos de reparação. Contudo, em 1897, 1898 e 1899, novos temporais causaram novas avarias e estragos. Este era, de facto, um dos grandes problemas dos portos nacionais, que obrigava a gastar verbas imensas e que desalentava, muitas vezes, os espíritos melhor intencionados.

A acrescer a este cenário, começava a ser ventilada a necessidade de adaptação de Leixões ao serviço comercial. *Era mister que oferecesse as comodidades para as operações de comércio dos navios que pelo seu calado de água, ou em consequência do estado do tempo e do mar, não pudessem entrar na barra do Douro.*<sup>62</sup> Esta necessidade, porém, só chamou à atenção dos governos depois que aumentou a navegação a vapor, a qual carecia de maior rapidez e velocidade nas cargas e descargas, e exigia que estas se fizessem directamente dos navios para os vagões de transporte, ou para os armazéns. *Os grandes progressos dos caminhos-de-ferro e dos navios a vapor exigem nos portos instalações aperfeiçoadas e disso depende a prosperidade dos mesmos portos.*<sup>63</sup> Por esta razão, por despacho ministerial de 13 de Março de 1888, mandou-se proceder ao projecto

<sup>62</sup> Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 516.

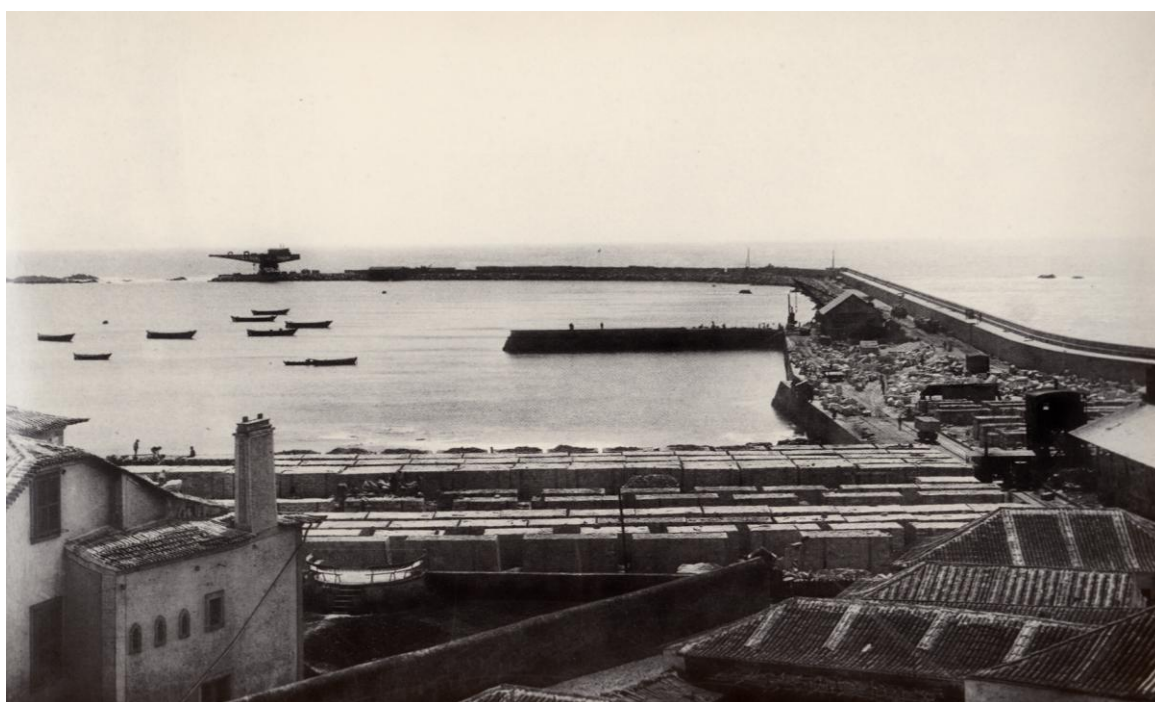
<sup>63</sup> *Idem, ibidem*, p. 522.



das instalações comerciais do porto de Leixões, ao que o engenheiro Nogueira Soares satisfez em 9 de Maio do mesmo ano.

Assim retratado, quase se tem a sensação de um processo linear e assertivo, este da adaptação de Leixões ao serviço comercial. Refira-se, porém, que não foi assim. Antes do projecto de Nogueira Soares, a questão já era abordada em diferentes círculos, e tinham, inclusivamente, sido elaboradas propostas. Contudo, foi apenas em 1888, que o Governo decidiu avançar com o processo. Alheios a estas e outras demoras não são, de certo, os interesses sempre contrários da cidade e dos comerciantes do Porto.

Pela lei de 29 de Agosto de 1889, foi o Governo autorizado a contratar com uma companhia a exploração do porto de Leixões, com o encargo da construção do troço da linha férrea da Alfândega do Porto a Leixões e das obras necessárias para adaptação daquele porto ao serviço comercial, podendo a mesma empresa tornar-se arrendatária da exploração da linha de Salamanca, mediante elevação da respectiva garantia de juro. A companhia constituiu-se, sendo por alvará de 4 de Dezembro de 1889 aprovados os seus estatutos, e passando esta a denominar-se *Companhia das Docas do Porto e Caminhos de Ferro Peninsulares*.



**Figura 12:** Construção do porto de Leixões (1884-1892). Vista geral do molhe norte. (Foto: Emílio Biel).

**Fonte:** *Porto de Leixões. Fotografias*, Administração dos Porto so Douro e Leixões, Porto, 1998.

Parecendo o processo estar a decorrer com alguma normalidade, *eis que a crise económica e financeira que em 1890 se tornou manifesta, não tardando em atingir o seu período agudo, tornava difícil à Companhia o levantamento dos capitais necessários, bem*

*como as críticas circunstâncias do Tesouro o inibiam de tornar efectivos os encargos de garantia de juro. (...) Nada se fez portanto, e, segundo o sistema, tão cómodo quanto pernicioso, que os nossos governantes soem seguir quando encontram diante de si um problema difícil de administração, a questão foi-se portraindo, de modo que passados perto de 17 anos se encontra no mesmo pé.<sup>64</sup> Oxalá não suceda estar tudo em 1918 como está em 1908, que é o mesmo que em 1888!*<sup>65</sup>

Dos dados disponibilizados por Adolfo Loureiro, é possível ter-se uma pequena ideia dos valores despendidos, entre 1884 e 1903, para a construção, estudos, reparações e apetrechamentos vários no porto de Leixões.

**QUADRO 8**  
**Despesas efectuadas com o porto de Leixões entre 1884 e 1903**

Anos considerados	Despesas feitas com estudos	Despesas com obras
<b>Durante o período de construção (1884-1895)</b>	2 561\$920	117 064\$262
<b>Depois da construção (1895-1903)</b>	1 569\$395	564 018\$954
<b>Totais:</b>	<b>4 131\$315</b>	<b>675 083\$206</b>

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. I, p. 607.

### 1.3.3. Porto de Lisboa

O porto de Lisboa, principal porto do País, situa-se no estuário do rio Tejo, estende-se por cerca de 25 km.

Foram vários os planos e projectos elaborados para o porto de Lisboa ao longo dos anos. Porém, *nunca (...) se empreenderam obras que obedecessem a um plano estudado (...), e que tivessem por fim, juntamente com a comodidade e a segurança dos navios, o melhor regímen das águas, e a conservação do estuário do Tejo, dos seus ancoradouros e da sua magnífica barra. Destinadas exclusivamente a melhoramentos locais e à satisfação de exigências restritas, e porventura urgentes, consistiram sempre essas obras em cais e pequenas caldeiras para serviço de géneros da mesma natureza, ou de embarcações da*

<sup>64</sup> Cf. J. Fernando de Sousa, *Douro e Leixões, a questão dos portos comerciais: artigos e resumos de conferências*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Porto, 1912, p. 39.

<sup>65</sup> *Idem, ibidem*, p. 51.

*mesma proveniência (...)*<sup>66</sup>. Portanto, tudo se limitou a pequenas obras, restritas a um ou outro ponto, sem subordinação a um plano geral cuidadosamente estudado.<sup>67</sup>

Visando alterar o estado e as condições em que se encontrava o porto da capital, foi nomeada uma comissão pelo Ministério da Marinha, a 9 de Setembro de 1871, com o fim de estudar e apresentar as bases de um plano de grande fôlego para o melhoramento do porto de Lisboa. A 19 de Dezembro de 1873, a comissão apresentava o seu relatório, enumerando as obras e melhoramentos necessários, orçando provisoriamente o seu custo em 8 200 000\$000 réis, e estabelecendo um prazo de 10 anos para a conclusão de todos os trabalhos. Porém, o assunto não teve seguimento durante largo período.

Em 1877, o engenheiro inglês Abernethy, tendo sido chamado a Portugal para examinar os portos de Lisboa e do Porto, e propor o que julgasse mais conveniente para o seu melhoramento, apresentou ao Governo um projecto de obras para o porto da capital, o qual se propunha executar sem quaisquer encargos para o Estado, apenas a troco dos terrenos que fossem conquistados ao Tejo. Porém, *por não haver ainda o Governo fixado as suas ideias sobre qual o plano geral das obras*<sup>68</sup>, a concessão não se fez.

A questão do melhoramento do porto de Lisboa ia interessando, não só os profissionais estrangeiros, mas também os nacionais. E a 3 de Maio de 1879, o engenheiro Manuel Raymundo Valladas publicava, na *Revista de Obras Públicas e Minas*, uma memória e projecto sobre o melhoramento e obras que julgava deverem ser levados a cabo no porto da capital.

Em 1880, o engenheiro inglês John Coode, convidado em nome do Governo Português a examinar os portos do Porto e de Lisboa e a expor o que julgasse apropriado para lhes melhorar o serviço marítimo, apresentou, em Julho de 1882, o seu relatório sobre o porto de Lisboa. As obras e melhoramentos, que julgava necessários, foram orçados em 1 224 840 libras esterlinas, ou 5 151 780\$000 réis. Porém, não teve também este projecto qualquer andamento.

---

<sup>66</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte I, p.142.

<sup>67</sup> *Idem, ibidem*, p. 157.

<sup>68</sup> *Idem, ibidem*, p. 266.



**Figura 13:** Antes da construção da Avenida 24 de Julho. (Depois de 1877).  
**Fonte:** Arquivo Municipal de Lisboa – Núcleo Fotográfico (Colecção Seixas)

Entretanto, no seio da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, as discussões, sobre os projectos elaborados, sobre as propostas apresentadas e sobre os diversos artigos de jornal, que sistematicamente se publicavam, eram constantes. A questão do melhoramento do porto de Lisboa estava, nesta altura, no centro das atenções e preocupações. E, neste contexto, a conferência do engenheiro João Veríssimo Mendes Guerreiro, a 6 de Maio de 1882<sup>69</sup>, ao pôr em relevo as favoráveis condições naturais<sup>70</sup> do porto de Lisboa, tornou mais visível o descuido a que se votara o porto, quando comparado com outros portos marítimos e comerciais estrangeiros. Esta conferência acabou por constituir o ponto de partida para a decisiva acção de melhoramento do porto.

<sup>69</sup> Cf. João Veríssimo Mendes Guerreiro, “Conferência sobre o porto de Lisboa, feita no dia 6 de Maio de 1882, na Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, pelo sócio efectivo João Veríssimo Mendes Guerreiro”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIV, n.ºs 161-162, Maio-Junho, 1883, pp. 125-166.

<sup>70</sup> «Não podia o porto ser melhor dotado pela natureza, carecendo dos recursos da arte para ocupar na Península o lugar que lhe competia, não só em relação a toda a mesma Península, mas à Europa, e aos novos países da América e da África Austral, da América Central, com o istmo de Panamá, e da Ásia, com o de Suez. Poderiam ser-lhe somente concorrentes os de Vigo e de Cádiz (...). O porto de Leixões nunca poderia ser rival do de Lisboa, pelo menos enquanto não fosse comercial.» in Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte I, p. 293.

A 16 de Maio de 1883, era nomeada uma comissão<sup>71</sup> cujo propósito era o de fazer a síntese de todos planos e projectos apresentados, até à data, para as obras e melhoramentos do porto de Lisboa. A 6 de Março do ano seguinte apresentou a comissão dois projectos, com os seus competentes relatórios, um da maioria, outro de um dos seus vogais, constituindo voto em separado. O custo total das obras propostas<sup>72</sup> era estimado do seguinte modo: 1ª secção: 10 802 300\$000 réis; 2ª secção: 3 186 000\$000 réis; 3ª secção 280 000\$000 réis; 4ª secção: 540 000\$000 réis. O valor total a despender devia ascender a 14 808 300\$000 réis. Todas estas despesas poderiam ser feitas, ou por concessão a uma companhia, ou por construção paga pelo Estado. Julgava ainda a comissão ser mais conveniente executar as obras por empreitada geral por meio de concurso público. A Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas deu o seu parecer positivo a 21 de Abril de 1884, sobre o relatório da comissão de 1883. E, logo a 25 de Abril de 1884, António Augusto Aguiar, ministro das Obras Públicas, e Ernesto Rodolfo Hintze Ribeiro, ministro da Fazenda, apresentavam um projecto de lei autorizando o Governo a adjudicar, em hasta pública, a construção do porto de Lisboa, devendo os concorrentes apresentar o competente projecto em harmonia com o plano elaborado pela comissão de 1883, e sem exceder a cifra de 15 000 000\$000 réis. *Foi este projecto de lei o ponto de partida para tudo quanto se tem executado até hoje.*<sup>73</sup> *Tratando-se de obras dispendiosas e difíceis, obras que se fazem uma vez durante a longa vida de uma Nação, e que em grande parte serão pagas pela cidade de Lisboa, que é a primeira contribuinte do Estado, a primeira praça comercial do País, a sua capital e o centro da sua vida industrial e política, (...) desatendê-lo nos mais urgentes melhoramentos seria um grave erro, se não também injustiça inqualificável*<sup>74</sup>.

Pela carta de lei de 16 de Julho de 1885, sendo já ministro das Obras Públicas António Maria de Fontes Pereira de Mello, era o Governo autorizado a adjudicar, em hasta pública, a construção das obras do novo porto de Lisboa, concernentes à 1ª secção do plano geral.

---

<sup>71</sup> Era a comissão composta por publicistas, negociantes, funcionários aduaneiros e engenheiros hidrógrafos, a saber: visconde de S. Januário, Carlos Ferreira dos Santos Silva, Francisco Maria Pereira da Silva, José Gregório de Rosa Araújo, António Maria dos Reis, José Maria Esteves de Freitas, Eduardo Ferreira Pinto Basto, A. José Gomes Neto, Agnello José Moreira, Manuel Afonso de Espregueira, José Luiz Quintela Emauz, Estevão António de Oliveira Júnior, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida de Eça, Miguel Carlos Correia Paes e João Veríssimo Mendes Guerreiro.

<sup>72</sup> A saber: cais marginal; construção de docas de marés e de flutuação; docas de reparação; pontão ou cais flutuante; pontes giratórias; vias-férreas e sua ligação com a estação do caminho-de-ferro; aparelhos de descarga e telheiros para mercadorias; sistemas de esgotos.

<sup>73</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte I, p. 348.

<sup>74</sup> *Idem, ibidem*, p. 426.

As obras seriam feitas por empreitada geral, num prazo de dez anos, e o seu custo não deveria ser superior a 10 800 000\$000 réis.



**Figura 14:** Panorama da Ribeira. Projecto de Frederico Ressano Garcia, inaugurado em 1882.

**Fonte:** Arquivo Municipal de Lisboa – Núcleo Fotográfico.

Assim, por portaria de 25 de Agosto de 1885, publicava-se no *Diário do Governo* o programa do concurso para a apresentação de projectos para as obras no porto de Lisboa. Aberto o concurso, foi grande o entusiasmo. *Reunindo-se os principais negociantes e capitalistas com o fim patriótico de apresentar um projecto, (...) convidaram (...) os engenheiros portugueses e estrangeiros que mais confiança lhes inspiraram, a saber: João Joaquim de Mattos, Bento Fortunato de Moura Coutinho de Almeida d'Eça, Manuel Afonso de Espregueira, José Joaquim de Paiva Cabral Coutinho, Frederico Ressano Garcia, Cândido Celestino Xavier Cordeiro, Augusto Fuschini, Adolfo Loureiro e o engenheiro francês Adolpho Guérard*<sup>75</sup>. Este grupo de engenheiros formou o chamado *Grupo Nacional*.<sup>76</sup>

A 1 de Fevereiro de 1886, apresentaram-se a concurso os projectos dos seguintes concorrentes: 1) empreiteiro francês Hildenert Hersent; 2) Jorge Arthur Schiappa

<sup>75</sup> Ao tempo director das obras do porto de Marselha.

<sup>76</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte I, pp. 377-378.

Monteiro<sup>77</sup>; 3) Frederico Williams Reeves<sup>78</sup>; 4) Grupo Nacional-Projecto A<sup>79</sup>; 5) Grupo Nacional-Projecto B<sup>80</sup>; 6) H. J. Fourmont<sup>81</sup>.

A 10 de Junho de 1886, a Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, após o estudo e análise dos projectos apresentados, foi de parecer que nenhum deles podia ser adoptado exclusivamente. Contudo, os projectos de Hersent, Reeves e do Grupo Nacional encerravam muitos esclarecimentos e indicações úteis, que podiam ser aproveitadas para a elaboração de um plano definitivo que servisse de base à adjudicação das obras.

Conformando-se o Governo com o parecer da Junta Consultiva, de que era necessário elaborar um plano definitivo para as obras do porto de Lisboa, utilizando todos os estudos já feitos, foi criada, por portaria de 28 de Julho de 1886, uma Direcção especial, a qual devia elaborar o novo projecto e ouvir os pareceres dos engenheiros João Crisóstomo de Abreu e Sousa e Adolfo Loureiro, entretanto nomeados consultores.

Depressa se instalou a nova Direcção, tendo à testa o engenheiro Mendes Guerreiro, a quem mais se devia o novo impulso dado à questão do porto da capital. E logo a 4 de Setembro de 1886 apresentava Mendes Guerreiro o novo projecto. Os engenheiros consultores foram, contudo, de parecer que o orçamento definido não seria suficiente e que algumas das obras não estavam projectadas do melhor modo.

Assim, ainda em 1886, Adolfo Loureiro e João Joaquim de Mattos apresentavam novo projecto, o qual foi aprovado pela Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas, por unanimidade; sendo aberto concurso público para a construção, por empreitada geral, das obras de melhoramento do porto, em Dezembro de 1886.

Ao concurso apenas foram apresentadas duas propostas, a de Hildenert Hersent, que orçava as obras em 10 790 contos de réis, e a de Frederico William Reeves, que não se encontrava de acordo com os critérios estabelecidos no regulamento. Para examinar o processo do concurso e dar o seu parecer, foi nomeada uma comissão, por despacho ministerial de 28 de Março de 1887, composta dos engenheiros João Joaquim de Mattos, Manuel Afonso de Espregueira e Adolfo Loureiro.

---

<sup>77</sup> Condutor que servia na Câmara Municipal de Lisboa.

<sup>78</sup> Construtor que servira já bastantes anos em Portugal, e era o autor de vários trabalhos de ar comprimido prestados à Companhia das Águas de Lisboa.

<sup>79</sup> Projecto elaborado pelos engenheiros portugueses. Projecto grandioso, de futuro.

<sup>80</sup> Projecto elaborado pelo engenheiro Guérard, de acordo com os seus colegas portugueses. Projecto mais modesto e mais direccionado a responder às necessidades da actualidade.

<sup>81</sup> Em vez do processo de construção, geralmente seguido em obras marítimas de portos, de recurso a alvenarias e cantarias, propunha o seu projecto somente estruturas metálicas.



No seu relatório, datado de 5 de Abril de 1887, julgava a comissão que podia ser aceite a proposta do construtor Hildenert Hersent; sendo por portaria de 9 de Abril de 1887, determinada a adjudicação das obras que constituiriam a 1ª secção do plano geral dos melhoramentos do porto de Lisboa, pela quantia de 10 790\$000 réis, ao proponente Hersent. O contrato foi finalmente assinado a 20 de Abril de 1888, e previa-se a conclusão de todos os trabalhos num espaço de dez anos, contados a partir da data da aprovação do projecto definitivo de execução.

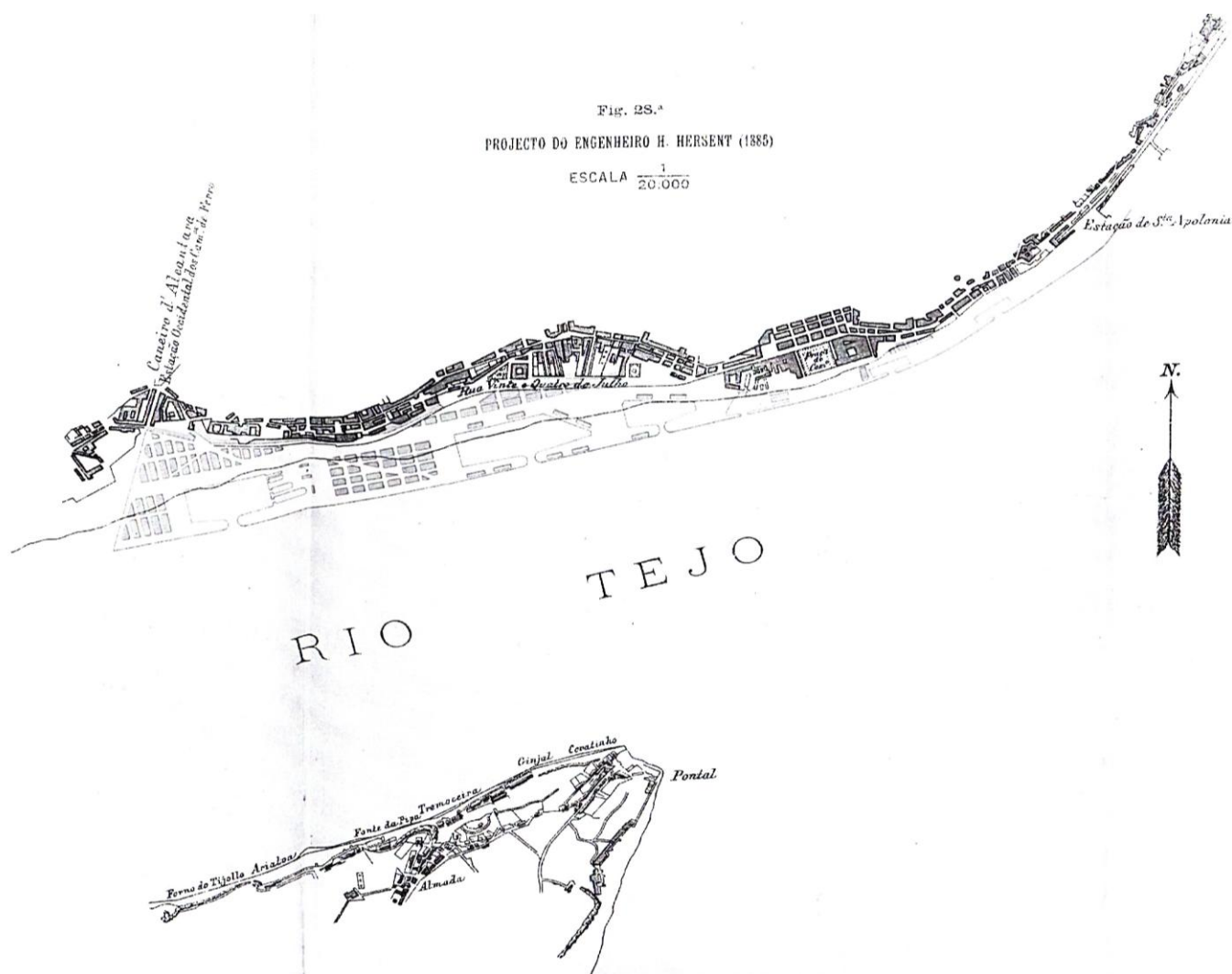
*Firmado o contrato das obras do porto de Lisboa com o construtor francês, Hildenert Hersent, os interesses feridos de alguns, o despeito de outros, e por ventura outras causas, que em geral no nosso País em todos os negócios públicos, e até às vezes nos particulares, costumam influir e transplantar as questões para o campo da política, levantaram na imprensa e na câmara dos deputados uma verdadeira cruzada contra ele e contra o Governo. (...) Poucas vezes se tem levantado no nosso País uma campanha tão violenta e apaixonada, como a que por ocasião do contrato das obras do porto de Lisboa se levantou então. Esta campanha de descrédito chegou até aos altos poderes do Estado e fez-se eco no Parlamento, de onde resultou que por parte do Governo se nomeasse uma comissão parlamentar de inquérito aos actos anteriores, referentes à abertura do concurso, à adjudicação da empreitada e à aprovação definitiva do projecto das obras do porto de Lisboa<sup>82</sup>. Concluiu-se, contudo, que se tinha agido sempre segundo a lei, sem qualquer favoritismo.*

A 9 de Julho de 1887, Hersent, em conformidade com o contrato estabelecido com o Governo, apresentava o seu projecto definitivo, o qual foi aprovado.

---

<sup>82</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, p. 63.





**Figura 15:** Projecto do Engenheiro Hildenert Hersent para o porto de Lisboa (1885).

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, ob.cit., Vol. III, Atlas, Estampa VIII.

Assim, por portaria de 8 de Outubro de 1887 foi marcado o início das obras para o dia 31 de Outubro, dia do aniversário do monarca D. Luís I. A fiscalização das obras e de todos os trabalhos e processos ficou a cargo do engenheiro Mendes Guerreiro até 8 de Novembro de 1888, altura em que a Direcção das obras do porto de Lisboa e a fiscalização da sua empreitada foram anexadas à 3ª Circunscrição Hidráulica, então a cargo de Adolfo Loureiro.

Porém, cedo surgiram reclamações por parte do empreiteiro, a primeira das quais sobre os direitos de importação da cal de Teil e cimento de Portland. A restituição desses

direitos era sempre lenta e por demais demorada, causando graves prejuízos ao empreiteiro e ao prosseguimento dos trabalhos. Outra reclamação, várias vezes apresentada, era devida às demoras com que se faziam alguns pagamentos vencidos, justificando-se sempre o Governo com as difíceis condições do Tesouro Público. Porém, talvez a reclamação mais persistente tenha sido a relativa ao ágio do ouro. Mercê da situação financeira por que passava o País, e devendo grande parte das contas da empresa ser pagas, em ouro, no estrangeiro, a despesa do concessionário, devido ao câmbio, era bastante acrescida.

E assim, por entre reclamações e desentendimentos, os trabalhos foram afrouxando. A 13 de Abril de 1892, Hersent, dirigindo-se de Paris ao Governo Português, declarava que, não havendo sido atendidas as suas reclamações e tendo esgotado os seus recursos, se via obrigado a suspender todos os trabalhos, reservando-se no direito de pedir a indemnização dos prejuízos, e a rescisão do contrato.

A 4 de Junho de 1892, o ministro das Obras Públicas, ao tempo, Pedro Vítor da Costa Sequeira, nomeou uma comissão para avaliar a pertinência dos pedidos do empreiteiro. Chegando-se à conclusão de que o Governo, de acordo com as leis vigentes e nos termos do contrato de 20 de Abril de 1887, não tinha obrigação de atender às reclamações de Hildenert Hersent, devendo sim intimá-lo a dar inteira execução ao referido contrato. Julgava, contudo, a comissão que se podia prorrogar o prazo para a conclusão da empreitada, por mais cinco anos, de modo a facilitar os encargos e pagamentos.

Apesar dos esforços para se chegar a uma solução, a questão continuava sem se resolver, vendo-se o empreiteiro obrigado a restringir, cada vez mais, os seus trabalhos.

Por portaria de 18 de Julho de 1892, o Governo negou ao empreiteiro o pagamento da diferença do câmbio que este havia requerido, e intimou-o a dar inteiro cumprimento ao seu contrato. Hersent declarou suspensos todos os seus trabalhos logo no dia seguinte, considerando rescindido o contrato e apresentando a conta do que lhe era devido, 451 contos.

Esta questão só foi resolvida, em 1894, em tribunal arbitral<sup>83</sup>, e com a realização de novo contrato a 8 de Maio de 1894, e a liquidação do antigo, datado de 20 de Abril de 1887<sup>84</sup>.

---

<sup>83</sup> Por parte do Governo foi nomeado como árbitro o Conselheiro Silvério Augusto Pereira da Silva, e por parte da empresa de obras do porto de Lisboa, o inspector-geral de Pontes e Calçadas de França. Para o caso de empate foi nomeada pelos dois Governos, português e francês, o engenheiro austríaco F. Bömches. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, p.199.

<sup>84</sup> Valor reclamado pelo empreiteiro: 1 462 491\$728. Valor a receber, determinado pelo tribunal arbitral: 604 617\$866. In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, pp.201-203.

Em 1903, estando quase terminadas as obras da 1ª secção do porto de Lisboa, era já visível que seriam necessárias outras obras e providências para equiparar o porto de Lisboa aos outros portos comerciais estrangeiros. Por seu lado, estando também próximo o termo do contrato de 8 de Maio de 1894, era necessário decidir o que seria conveniente fazer para que a exploração do porto não sofresse qualquer interrupção, quando, em Maio de 1907, a empresa de Hersent tivesse de entregá-la ao Governo. Começou-se, pois, a estudar o melhor modo de administração e exploração a que devia submeter-se o porto da capital.



**Figura 16:** Aterro da Avenida 24 de Julho. (Década de 1860). A Praça Duque da Terceira ainda não tinha estátua.

**Fonte:** Arquivo Municipal de Lisboa – Núcleo Fotográfico.

Assim, por portaria de 23 de Janeiro de 1905, o Governo nomeava uma comissão para estudar e definir o regime mais conveniente a adoptar no porto de Lisboa – ou a administração feita directamente pelo Estado, ou a sua concessão a uma empresa particular –, e as obras e melhoramentos a que se devia atender. A 17 de Maio, a comissão apresentava o seu relatório. No que toca à administração do porto de Lisboa, não houve unanimidade entre os membros da comissão sobre qual a entidade a quem devia ser entregue a exploração, embora todos concordassem que, quer sob a tutela do Governo,

quer confiada a uma comissão especial, quer entregue a uma empresa ou companhia, por período limitado, era crucial que fossem asseguradas a autonomia e independência das decisões, para que o porto tivesse uma verdadeira deriva comercial.<sup>85</sup> Em relação às obras e melhoramentos necessários, a comissão registou a falta de armazéns e máquinas, e de um serviço permanente de dragagens; a necessidade de construção de um molhe de protecção em Santos; e um melhor aproveitamento da doca de Alcântara. *Exige uma solução rápida sobre o assunto o futuro do nosso porto, e a justa remuneração de todos os sacrifícios feitos até hoje para os melhoramentos dele. Tem isso, porém, um prazo fatal. É mister não o deixar passar.*<sup>86</sup>

Pelo artigo 1º da carta de lei de 11 de Março de 1907<sup>87</sup>, o Governo era autorizado a explorar por conta própria o porto de Lisboa, entregando a gerência dos respectivos serviços a um Conselho de Administração<sup>88</sup> sob a autoridade imediata do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.

No que concerne às despesas com a construção, reparos e melhoramentos do porto de Lisboa, é bastante difícil contabilizar os totais gastos, tanto em estudos, como na execução de obras. Adolfo Loureiro apresenta, contudo, alguns valores.

---

<sup>85</sup> Advogava Adolfo Loureiro a este respeito que «(...) esta exploração exige, mais do que nenhuma outra, unidade de acção, independência e ampla liberdade, o que só poderá conseguir-se pela administração de uma única entidade para imprimir-lhe um impulso único e uma linha única de direcção, como se exprimiu a secção respectiva do congresso de navegação de Milão, embora o gerente do porto seja assistido de um conselho, de que façam parte os chefes de serviço do mesmo porto, assim como os armadores, os capitães de navios, os representantes da indústria e do comércio, tendo a fiscalização do Estado e a sua interferência, quando seja necessário.» In Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, p.336.

<sup>86</sup> Cf. Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte II, p. 298.

<sup>87</sup> *Diário do Governo* nº 58, Série I, de 13 de Março de 1907.

<sup>88</sup> Deste Conselho faziam parte: o director da Alfândega; o chefe do Departamento Marítimo do Centro; um representante do comércio; um representante das empresas de navegação; um representante das companhias dos caminhos-de-ferro; o engenheiro director da exploração; e o presidente do próprio Conselho, de livre nomeação por parte do Governo.

## QUADRO 9

### Quantias gastas com o melhoramento do porto de Lisboa (1880-1907)

Estudos, Projectos, Trabalhos	Quantias Gastas
Estudos para organização dos projectos de 1880 a 1888	94 613\$314
Direcção especial do porto de Lisboa, 1887 a Novembro de 1888	66 168\$993
Pago ao empreiteiro pela empreitada de 20 de Abril de 1887. De 1887 a 1896	3 756 192\$275
Pelo contrato de 8 de Maio de 1892 a 1894	2 704 518\$173
Obras por conta do Estado. (1892-1894)	829 012\$878
Despesas ordinárias de fiscalização	299 579\$629
Dragagens (1902-1907)	200 152\$604
Diversos (1902-1907)	84 720\$000
Estudos geodésicos, hidrográficos, cronográficos, meteorológicos e náuticos (1902-1907)	300 000\$000
Despesas pagas a engenheiros estrangeiros, que apresentaram sobre o porto de Lisboa pareceres e projectos (1902-1907)	50 000\$000
Estudos da comissão do regime do porto	15 000\$000
Despesas que se julgam necessárias para a conclusão do porto e sua franca exploração	3 000 000\$000
<b>Despesa Total</b>	<b>11 239 175\$553</b>

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte III, pp. 232 e seguintes.

O quadro seguinte permite verificar o aumento sempre crescente do movimento comercial do porto de Lisboa.

## QUADRO 10

### Movimento Comercial de Lisboa (1900-1905)

Anos	Valor das mercadorias	Observações
1900	68 235 700\$000	Mercadorias descarregadas: 1 116 476 T
1901	62 915 500\$000	
1902	56 909 600\$000	Mercadorias carregadas: 463 825 T
1903	68 275 300\$000	
1904	73 498 700\$000	
1905	70 880 300\$000	
<b>Média</b>	<b>66 785 850\$000</b>	

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte III, p.71.

A necessidade constante de obras e melhoramentos é justificada pelos contínuos avanços dos volumes de comércio e pelo cada vez maior tamanho das embarcações. O quadro seguinte mostra a evolução verificada na tonelagem dos navios entrados no porto de Lisboa. Reside aqui a necessidade constante de se dotar o porto da capital com fundeadouros cada vez mais profundos e mais amplos.

## QUADRO 11

### Navios entrados em Lisboa e respectivas tonelagens (1882/1883 e 1905)

Designação	Média das entradas de 1882 a 1883	Entradas reais em 1905	Diminuição	Aumento
Até 100 Toneladas (T)	955	436	519	-
1000 – 2000 (T)	458	938	-	480
>2000 (T)	91	853	-	762

Fonte: Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, parte III, p.41.

## 2. A I República

Nas vésperas da implantação da República, o desenvolvimento dos portos portugueses estava, por assim dizer, num estágio embrionário. Tinham começado a dar-se os primeiros grandes passos no sentido da criação de portos *modernos*<sup>89</sup>, mas muito havia ainda a fazer.

O estudo realizado por Adolfo Loureiro, encomendado pelo Ministério das Obras Públicas, visava, de resto, capacitar o Governo do conhecimento do que nos portos nacionais se havia feito e faltava fazer ainda.

Por volta de 1910, as queixas em relação a muitos dos portos nacionais continuavam a reportar-se a questões elementares: assoreamentos, desconhecimento do regime de ventos e marés, necessidade de quebramento de pedras e rochas, construção de cais para atracagem de navios, instalação de faróis e balizagem, reparações de estragos causados por mau tempo ou cheias... As intervenções continuavam a ser efectuadas de forma circunstancial, conquanto se revelassem infrutíferas, sorvedouras de dinheiros públicos e impeditivas do desenvolvimento de um sector portuário verdadeiramente *moderno*. A principal preocupação ao nível portuário não tinha ainda passado a ser o apetrechamento do porto, capaz de o habilitar a trocas e transacções rápidas; continuava, antes, a temer-se a destruição dos molhes no Inverno seguinte.

### 2.1. Nova conjuntura política: lugar dos portos na economia nacional

O partido republicano, ainda na vigência da Monarquia, propagandeara uma mudança de rumo, uma atitude nova, onde se poria fim ao descalabro financeiro, ao caciquismo e rotativismo nas cadeiras do poder, e à corrupção e desvios de dinheiros, que impediam o tão almejado desenvolvimento do País. O derrube da Monarquia parecia ser a

<sup>89</sup> Referimo-nos às grandes obras levadas a cabo nos portos de Leixões e Lisboa.

solução para o estado de decadência em que se achava mergulhado o País. Era *necessário deixar todos os velhos costumes da vida velha: e começar a ter juízo*.<sup>90</sup>

A 5 de Outubro de 1910, com a implantação da República, iniciava-se um novo ciclo na política e economia nacionais. Contudo, nos primeiros anos, a indefinição no rumo a seguir foi grande.

Ao nível do sector portuário, na impossibilidade de se realizar tudo ao mesmo tempo, urgia orquestrar prioridades, partindo-se primeiro para melhoramentos mais urgentes e importantes, cuja execução e termo facilitasse, num segundo momento, a execução de outros reparos e obras. O estado depauperado dos cofres nacionais não permitia que se cometessem imprevidências.

De acordo com os cálculos de José Francisco da Silva<sup>91</sup>, até 1914 o movimento anual de embarcações entradas no País, pelo conjunto dos portos nacionais, era de 8 213 embarcações, cuja capacidade total se cifrava em 13 milhões de toneladas. Destes valores, os portos de Lisboa e Douro-Leixões tinham uma participação de quase 2/3 (62%), ao nível do número de embarcações. Considerava, contudo, Francisco da Silva, que a concentração do tráfego marítimo operada por aqueles dois portos era ainda mais notável se encarássemos a navegação sob o ponto de vista da tonelagem dos navios, porque, então, a participação daqueles portos atingia 88% do total, deixando apenas os 12% restantes distribuídos pelos demais portos nacionais.

Os cálculos de José Francisco da Silva, bem como os valores apresentados no gráfico 3, permitem-nos perceber, desde logo, a importância relativamente apagada que a maior parte dos portos portugueses representava no conjunto do tráfego marítimo nacional.

Talvez pelo conhecimento dessa mesma realidade, Ezequiel de Campos<sup>92</sup> considerasse suficiente que, em Portugal, se apostasse no desenvolvimento de dois grandes portos: Lisboa e Douro<sup>93</sup>. Assim, não se sobrecarregaria excessivamente o porto da capital e equilibrar-se-ia a distribuição das verbas a investir. Querer, contudo, servir por Lisboa todo o País, era *péssima e mal ajuizada ideia política*.<sup>94</sup>

---

<sup>90</sup> Ezequiel de Campos, *A Conservação da Riqueza Nacional: a grei, os minerais, a terra, as matas, os rios, s.e., Porto, 1913*, p. 572.

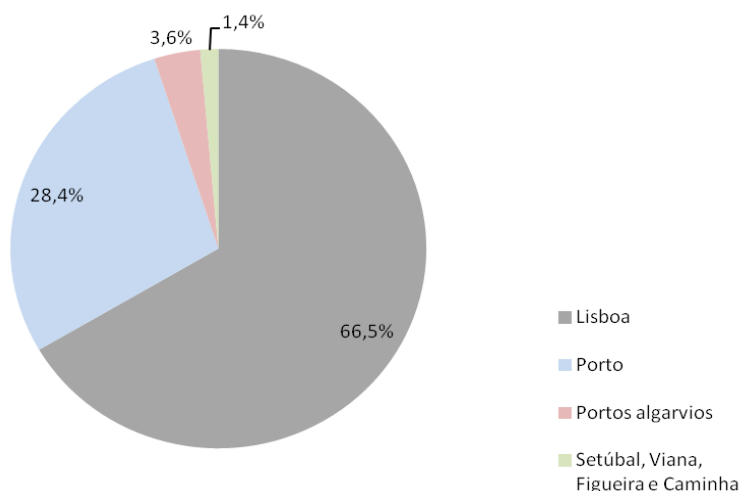
<sup>91</sup> Cf. José Francisco da Silva, “Porto e barras do Algarve”, in *Congresso Regional Algarvio*, Papelaria e Tipografia ‘A Tentadora’, Lisboa, 1914.

<sup>92</sup> Engenheiro Civil e de Minas pela Academia Politécnica do Porto.

<sup>93</sup> A mesma ideia vai apresentar, anos mais tarde, o engenheiro Francisco Ramos Coelho. In *Portos Marítimos e Navegação Exterior, Exposição Portuguesa em Sevilha*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1929.

<sup>94</sup> Ezequiel de Campos, *A Conservação...*, *ob.cit.*, p. 496.

**GRÁFICO 3**  
**Comércio Geral dos Portos Continentais (1912)**



**Fonte:** José Francisco da Silva, “Portos e barras do Algarve”..., p.3.

Nos restantes portos, cuja importância se afigurava mais regional e local, os investimentos deveriam ser mais moderados, porque as exigências não seriam também tão grandes.<sup>95</sup>

Era notória a imprescindibilidade de se definirem prioridades, de se traçar um plano de acção e de se efectuar, o quanto antes, o estudo dos trabalhos de melhoramento necessários em cada porto.

Ao longo do período republicano, não obstante as dificuldades e falhas, será notória uma maior concentração de esforços em alguns portos nacionais, designadamente Lisboa e Douro-Leixões e, em grau mais reduzido, Figueira da Foz<sup>96</sup>, Viana do Castelo<sup>97</sup>, Portimão<sup>98</sup>, Lagos<sup>99</sup> e Funchal<sup>100</sup>. Cremos que a incidência nestes portos, estará relacionada

<sup>95</sup> Ezequiel de Campos, *A Conservação...*, ob.cit., p. 495.

<sup>96</sup> *Diário do Governo* nº 198, Série I, de 25 de Agosto de 1911, Portaria de 23 de Agosto mandando criar uma comissão especial denominada Comissão dos Melhoramentos da Figueira da Foz; *Diário do Governo* nº 113, Série I, de 15 de Maio de 1912, projecto de lei autorizando o Governo a abrir concurso para a adjudicação das obras a executar no porto e barra da Figueira da Foz; *Diário do Governo* nº 139, Série I, de 17 de Junho de 1913, Lei de 11 de Junho autorizando o Governo a adjudicar em hasta pública, precedendo concurso, a construção das obras do porto da Figueira da Foz.

<sup>97</sup> *Diário do Governo* nº 29, Série I, de 6 de Fevereiro de 1911, Portaria de 4 de Fevereiro encarregando uma comissão de proceder ao estudo dos melhoramentos do porto e doca de Viana do Castelo; *Diário do Governo* nº 117, Série I, de 30 de Junho de 1914, Lei nº 216, criando uma Junta autónoma das obras do porto de Viana do Castelo e do rio Lima.

<sup>98</sup> *Diário do Governo* nº 90, Série I, de 17 de Abril de 1912, projecto de lei autorizando a construção e exploração de cais, docas e outras obras nos portos de Lagos e Portimão; *Diário do Governo* nº 299, Série I, de 21 de Dezembro de 1912, projecto de lei autorizando a Câmara Municipal de Portimão a contrair um empréstimo para determinados melhoramentos.



com o reconhecimento de que seriam estes os portos onde maiores se apresentavam as possibilidades de retorno dos investimentos realizados.

### 2.1.1. A polémica em torno da adaptação de Leixões a porto comercial

*O jogo político teve sempre uma influência decisiva na evolução das obras do sistema portuário Douro-Leixões, transformando cada tentativa de avanço das obras num verdadeiro folhetim, com a introdução de novos personagens e a tentativa de afastamento dos anteriores protagonistas.*<sup>101</sup>

Em 1889,<sup>102</sup> recorde-se, fora delegada a exploração do porto de Leixões e a conclusão das suas obras à Companhia das Docas e dos Caminhos de Ferro Peninsulares. Contudo, chegados a 1910, mais de vinte anos depois, *a situação que Leixões apresentava era igual à do ponto de partida, com os navios a fazerem carga e descarga em pleno ancoradouro, directamente para fragatas, sem acostarem, (...) apesar de Leixões se ter transformado num porto de escala dos transatlânticos que faziam as carreiras para o Brasil.*<sup>103</sup>

Por seu lado, a função de abrigo, para a qual tinha originalmente sido concebido o desenvolvimento de Leixões, revelava-se incompatível com o movimento comercial do porto, sucedendo mesmo as embarcações, achando-se impedidas de entrar no porto, passarem ao largo, *levando pessoas e mercadorias para os portos mais próximos, Lisboa ou Vigo, consoante a rota.*<sup>104</sup>

Em 1907, para resolver esta situação, a Companhia das Docas encomendara, a Adolfo Loureiro, um projecto visando a adaptação de Leixões a porto comercial.<sup>105</sup> Porém, embora representasse uma notável obra de engenharia, o projecto de Loureiro foi considerado *por*

---

<sup>99</sup> *Diário do Governo* nº 90, Série I, de 17 de Abril de 1911, projecto de lei autorizando a construção e exploração de cais, docas e outras obras nos portos de Lagos e Portimão.

<sup>100</sup> *Diário do Governo* nº 287, Série I, de 9 de Dezembro de 1911, Portaria de 8 de Dezembro nomeando uma comissão para estudar os melhoramentos de que carece o porto artificial do Funchal; *Diário do Governo* nº 112, Série I, de 14 de Maio de 1912, projecto de lei autorizando o estabelecimento de uma zona franca no Funchal; *Diário do Governo* nº 6, Série I, de 8 de Janeiro de 1913, projecto de lei sobre a criação de uma Junta Autónoma das obras do porto do Funchal.

<sup>101</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões: uma história portuária*, APDL, Matosinhos, 2001, p.131.

<sup>102</sup> *Diário do Governo* nº 195, Série I, de 31 de Agosto de 1889, Lei de 29 de Agosto.

<sup>103</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p.131.

<sup>104</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>105</sup> Refira-se que Adolfo Loureiro colaborou na realização do projecto com o engenheiro António dos Santos Viegas, ficando este, por isso, conhecido por “Projecto Loureiro/Viegas”. Foi concluído e apresentado em 1908.

*algumas pessoas influentes como demasiado ambicioso, inadequado à conjuntura económica nacional, tendo a desvantagem de centrar a solução exclusivamente em Leixões, para onde se deslocariam*<sup>106</sup> os negócios e as correntes comerciais, em detrimento da situação do Douro.

Em face deste impasse, J. Fernando de Sousa criticou a inacção dos governos e a não pronta resolução da questão: *Sucedem-se as comissões e os ministros; multiplicam-se os estudos, os projectos, os pareceres e os alvitres, tornando-se legião as conferências, as brochuras e os artigos de jornal; ocorrem, uns atrás dos outros, desastres e catástrofes bem eloquentes no porto interior do Douro e na barra; agravam-se as ruínas em Leixões, sem que dessa fase preparatória, útil, contanto que não sirva de pretexto à inércia e se não eternize, saia, enfim, a acção urgente.*<sup>107</sup>

Porém, em 1909 e 1910<sup>108</sup>, os danos e perdas causados pelas cheias do Douro viriam mostrar, e convencer os mais relutantes de que, por mais que se investisse no Douro, os resultados seriam sempre limitados pela própria natureza do porto. Investir em Leixões era, por isso, a opção acertada.



**Figura 17:** Cheias do Douro em Arcos de Miragaia (Dezembro de 1909).

**Fonte:** Postal Ilustrado, Edição da Tabacaria Cubana, Porto, s.d.

<sup>106</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, ob.cit, p.132.

<sup>107</sup> Cf. José Fernando de Sousa, *Douro e Leixões, a questão dos portos comerciais: artigos e resumos de conferências*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Porto, 1912, p. 115.

<sup>108</sup> *Diário do Governo* nº 16, Série I, de 21 de Janeiro de 1910, Portaria de 7 de Janeiro. É nomeada uma comissão para estudar os problemas causados pelas cheias.



**Figura 18:** Cheias do Douro. Capela da Afurada (Dezembro de 1909).

**Fonte:** <http://portuense.blogspot.pt/2004/12/cheia-no-douro-iv-porto-23-de-dezembro.html>



**Figura 19:** Cheias do Douro. Ribeira do Porto. (Dezembro de 1909).

**Fonte:** <http://portuense.blogspot.pt/2004/12/cheia-no-douro-porto-23-de-dezembro.html>

A chegada do regime republicano trouxe novo alento. Esperava-se, finalmente, avançar na resolução desta questão, porquanto se reconhecia o seu arrastamento por excessivo período de tempo. Porém, *ao entusiasmo inicial sucederá um mar de dificuldades. À vitória na produção legislativa, que cria o quadro favorável, vai suceder-se o terreno pantanoso dos interesses, dos problemas de construção no terreno, das dificuldades financeiras derivadas de uma conjuntura económica nunca vista, ocorrida com a Primeira Guerra Mundial (...) mas, sobretudo, surgirão as tensões locais*

*provocadas pelo reordenamento de uma opção portuária que desloca o centro tradicional de comércio (...)*<sup>109</sup> do Porto, da Ribeira, para Leixões, Matosinhos.

A Associação Comercial do Porto era a mais contestatária destas propostas, pelo receio do declínio dos seus negócios e da perda de protagonismo a que estava habituada. De facto, iria travar-se uma acesa contenda entre esta Associação e o novo poder emergente, o Partido Republicano, de onde esta sairia perdedora.

O decreto de 7 de Fevereiro de 1911<sup>110</sup>, da autoria do ministro do Fomento, Brito Camacho, extinguiu a Junta Administrativa das Obras de Melhoramento da Barra do Douro, e institucionalizava a Junta Autónoma das Obras da Cidade, incumbindo-lhe a prerrogativa de levar a cabo as obras portuárias do Douro<sup>111</sup>, esvaziando de poder efectivo, nesse campo, a Associação Comercial. A direcção da nova Junta foi entregue ao Presidente da Câmara Municipal do Porto, ao qual se juntaram representantes de outras entidades com interesses no desenvolvimento portuário do Douro. Ordenou-se, também, a entrega de todas as verbas relacionadas com as obras da barra do Douro e do posto de desinfecção de Leixões à Câmara Municipal, de forma a evitar-se a dispersão de competências.

Leixões estava, porém, fora do alcance da Junta. E, desde logo, entrou na mesa de discussão a necessidade de anexar às competências da Junta a questão da adaptação do porto de abrigo de Leixões a porto comercial. O ministro do Fomento, desta feita Sidónio Pais, decidiu resolver a questão, nomeando uma comissão de estudo. Dessa comissão fazia parte o engenheiro Adolfo Loureiro que se prontificou a actualizar o seu projecto de 1908. Contudo, a saída de Sidónio Pais do Governo levou a que o assunto não tivesse andamento.

Em 1912<sup>112</sup>, o novo ministro do Fomento, José Estevão de Vasconcelos, decide agregar à Junta Autónoma a questão dos melhoramentos do porto de Leixões, de modo a que as obras fossem feitas em complementaridade com as do Douro e, para que a questão fosse resolvida de uma vez por todas, agregou ao corpo de membros da referida Junta o presidente da comissão administrativa do concelho de Matosinhos, um representante de

---

<sup>109</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p.133.

<sup>110</sup> *Diário do Governo* nº 31, Série I, de 8 de Fevereiro de 1911, Decreto com força de lei de 7 de Fevereiro

<sup>111</sup> À nova Junta foram atribuídas a construção e instalação de cais, pontes e maquinismos de carga e descarga, linhas de serviço, armazéns gerais, abertura de ruas, edificação de bairros, transportes, reforma da cidade do Porto, conservação, exploração e aproveitamento de todas as instalações, obras e serviços, existentes ou a criar dentro dos limites das suas atribuições. In Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p. 136.

<sup>112</sup> *Diário do Governo* nº25, Série I, de 30 de Janeiro de 1912, Portaria de 27 de Janeiro





Importante, era também que Leixões e Douro se mantivessem sob uma só administração, de forma a garantir a complementaridade necessária, nas obras e melhoramentos, de cada um dos dois portos.

A opção de desenvolver Leixões, representava, era evidente, uma certa subalternização do Douro. Todavia, apesar de tecnicamente estar já provado ser essa a opção mais acertada, a opinião pública, nos anos de 1912 e 1913, novamente se levantou em críticas e contestações, sendo imensas as publicações de artigos de imprensa e pequenos opúsculos versando esta temática. *O dilema “Douro ou Leixões?” assumiu foros de uma polémica que, caindo numa altura de excitação política como era a da institucionalização da República, foi aproveitado para encostar os defensores das diferentes opções portuárias a posições políticas, num reducionismo pacóvio em que republicanos só pareciam optar por Leixões e os monárquicos pelo Douro.*<sup>115</sup>



**Figura 21:** *Proposed Harbour at Leça.* (Proposta de James Abernethy para um porto na foz do Leça).  
**Fonte:** *Porto de Leixões. Fotografias*, Administração dos Porto so Douro e Leixões, Porto, 1998.

A 13 de Abril de 1913<sup>116</sup> era criada a Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), extinguindo-se a Junta anterior. A esta nova corporação ficava

<sup>115</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p. 149.

<sup>116</sup> *Diário do Governo* nº 95, Série I, 24 de Abril de 1913, Lei de 23 de Abril

entregue a construção e exploração do porto do Douro e de Leixões, bem como as obras de conservação necessárias a ambos os portos.

Acreditou-se que o porto comercial de Leixões, finalmente, avançaria.

Porém, a I Guerra Mundial impediu que assim fosse.

A partir de finais de 1914, diminuído o movimento marítimo e comercial<sup>117</sup>, os reduzidos capitais disponíveis para as obras, em face de uma inflação galopante, de pouco adiantavam. Gorava-se, novamente, qualquer avanço. *Todo o sistema orçamental previsto para Leixões vai (...) ser posto em causa pela situação de guerra mundial e pelas profundas alterações económicas a ela subjacentes, com destaque para a hiperinflação.*<sup>118</sup>

Embora a conjuntura de guerra não permitisse a continuação das obras, a Junta continuou a prosseguir os estudos para que, logo que houvesse condições, se retomassem os trabalhos.

Assim, a 30 de Dezembro de 1916, era aprovada uma segunda variante do “projecto Loureiro/Viegas”, elaborada pelo engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, à época director dos serviços dos portos Douro-Leixões. E, a 18 de Dezembro de 1917, era apresentado o programa do concurso público, com o rol de todas as obras projectadas, sendo a base de licitação 4 540 contos. Também em 1917, vinha a público o Plano Geral dos Melhoramentos do porto do Douro.<sup>119</sup>

O tempo de guerra mostrou-se deveras inoportuno para a questão portuária do Douro-Leixões. Em 1918 e 1919, quando se podiam, finalmente, retomar os trabalhos, as condições financeiras elevavam a montantes proibitivos os anteriores orçamentos, não tendo a Junta, nem o Estado, possibilidade de lhes dar seguimento. O decreto nº 4162, de 25 de Abril de 1918<sup>120</sup>, tentando remediar a situação, autorizava a Junta a contrair um empréstimo até 3.000 contos para empregar nas obras no Douro. Contudo, face aos níveis de inflação que se verificavam, tal soma pouco significava.

A título demonstrativo, veja-se no quadro seguinte a brusca redução das receitas anuais da Junta Autónoma aplicáveis às obras do Douro e Leixões.

---

<sup>117</sup> A quebra de navios, em 1916, no Douro, foi de 41%, e em Leixões, mais ligado à navegação internacional, atingiu os 75%. In Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões..., ob.cit.*, p.169.

<sup>118</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões..., ob.cit.*, p.168.

<sup>119</sup> Este projecto, da autoria do engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, estava preparado desde 1915, contudo, mercê da conjuntura de guerra, a sua apresentação foi adiada.

<sup>120</sup> *Diário do Governo* nº91, de 19 de Abril de 1918, Decreto nº 4162.

## QUADRO 12

### Junta das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões): Evolução das receitas entre 1914-1917

ANOS	Receita anual aplicável às obras do Douro (em contos)	Receita Anual aplicável às obras de Leixões (em contos)
Média dos 3 anos anteriores à guerra	100	200
1914	97	168
1915	71	105
1916	65	82
1917	46	39

Fonte: Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, ob.cit., p. 176.

As obras a efectuar em Leixões, em 1919, em valores actualizados<sup>121</sup>, ascendiam a 26 392 contos. Numa exposição feita ao Governo, a Junta pedia um tratamento idêntico ao que ocorria no porto de Lisboa, o qual recebia, regularmente, dotações da parte do Estado. Reconhecendo-se a gravidade dos tempos, era aprovado, em sessão parlamentar de 12 de Agosto de 1920, um projecto de lei visando satisfazer as solicitações da Junta.<sup>122</sup> A lei nº 1028, de 20 de Agosto de 1920, estabelecia o novo orçamento das obras a realizar em Leixões em 30 000 contos, e definia a participação do Estado em 750 contos.<sup>123</sup>

No ano seguinte, actualizado o projecto de 1917, decorreu novo concurso público. Porém, nenhum dos projectos apresentados satisfaz as condições requeridas.

Em Agosto de 1923, contratou-se com o empreiteiro Eugéne Leon Reynaud a execução de algumas obras nas cabeças dos cais da nova doca de Leixões e em alguns muros. Mas, logo em 1925, surgia novo percalço. A crise económico-financeira, de sobreprodução, que desde 1921 se começava a instalar em alguns países industrializados, mercê da dependência externa portuguesa, teve repercussões no panorama económico nacional. A descida abrupta do câmbio da libra trouxe novos desequilíbrios e atrasos nas obras.<sup>124</sup>

Por esta altura, a instabilidade governativa era também por demais evidente.

A 28 de Maio de 1926 era instaurada a Ditadura Militar. A situação portuária do Norte do País tomaria, a partir daqui, um rumo diferente.

O período republicano imprimiu, de facto, um novo andamento à questão Douro-Leixões, tendo-se avançado, de forma definitiva, no desenvolvimento do porto comercial

<sup>121</sup> Isto é, considerando a inflação.

<sup>122</sup> Cf. Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, ob.cit., p. 179.

<sup>123</sup> *Diário do Governo* nº163, Série I, de 23 de Agosto de 1920.

<sup>124</sup> De Janeiro para Dezembro de 1925 o câmbio da libra passou de 150\$00 para 95\$00. In Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, ob.cit., p.182.



de Leixões. Porém, a guerra, o pós-guerra, a inflação e as dificuldades financeiras, geraram uma situação deveras desfavorável a quaisquer iniciativas.

### 2.1.2. O porto de Lisboa

Tratando-se do principal porto do País, servindo a região com maior potencial económico, era de esperar que fosse este o melhor e mais bem apetrechado porto nacional. E de facto, era-o.

Porém, apesar das grandes obras levadas a cabo pelo construtor francês Hildenert Hersent, a que já nos referimos, muito havia ainda a fazer para que o porto de Lisboa se encontrasse ao nível dos portos comerciais estrangeiros. As suas excelentes condições naturais de acesso, de abrigo, de extensão e de fundeadouros, numa época em que evoluíam, acelerada e continuamente, as dimensões dos navios, as capacidades de carga e a velocidade das transacções, não eram já condições suficientes. No alvorecer da República, como nota Cid Perestrelo<sup>125</sup>, os serviços do porto de Lisboa eram ainda *bastante deficitários*<sup>126</sup>, não obstante os esforços que se vinham fazendo.

Nos finais de 1911, o Conselho de Administração do porto de Lisboa apresentava um relatório<sup>127</sup> com uma breve indicação dos trabalhos e melhoramentos concluídos e projectados para o desenvolvimento do porto. Dizia esse relatório que se tinha aumentado a área coberta destinada à armazenagem de mercadorias, a qual era muito reduzida em 1907 e *estava acarretando grandes dificuldades e prejuízos*. Desse ano até 1911, construíram-se doze novos armazéns e ampliaram-se três já existentes, passando a área coberta de 14 003m<sup>2</sup> para 33 813m<sup>2</sup>, um aumento de cerca de 143%. Esta ampliação justificava-se pela crescente procura que tinham os armazéns dos três entrepostos do porto, a saber:

---

<sup>125</sup> Afonso de Mello Cid Perestrelo (n. 17/12/1890; m. ?). Cursou de Engenharia Civil no Instituto Superior Técnico (IST). Foi engenheiro da Administração do Porto de Lisboa; inspector do porto de Setúbal; vogal do Conselho de Obras Públicas e professor do I.S.T. Dedicou-se, especialmente, às obras dos portos nacionais, tendo feito o estudo das obras do porto de Setúbal. Participou no XIV Congresso Internacional de Navegação, realizado no Cairo (em 1926), no XV, em Veneza (1931), e no XVI, em Bruxelas (1935). Visitou e estudou vários portos estrangeiros (em França, Itália, Espanha, Bélgica e Holanda), entre 1926 e 1932. *In Verbo Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, Vol. XXI, p.269.

<sup>126</sup> Cf. Afonso de Mello Cid Perestrelo, *O porto de Lisboa e as suas obras*, Conferência realizada a 30 de Outubro de 1937, no porto de Lisboa, por ocasião do cinquentenário do início das obras do mesmo porto, Separata da Revista *Técnica*, Lisboa, 1938, p. 6.

<sup>127</sup> Cf. Francisco Ramos Coelho, *Porto de Lisboa, Nota sucinta dos melhoramentos e trabalhos realizados e planeados pela Administração do porto de Lisboa desde 7 de Maio de 1907, e pela mesma apresentada a S<sup>a</sup> Ex<sup>a</sup> o Ministro do Fomento*, Conselho de Administração do porto de Lisboa, Tipografia Baeta Dias, Lisboa, 1912.

entreposto de Santa Apolónia, Santos e o chamado ‘dos produtos coloniais’. Os benefícios do regime livre, em que se podiam depositar as mercadorias, atraíam bastante a navegação.

O relatório referia ainda outros melhoramentos: reparações nos acessos aos cais e terraplenos; aplicação de iluminação eléctrica dos armazéns dos entrepostos de Santa Apolónia e dos produtos coloniais; aquisição de alguma nova maquinaria para as oficinas das docas de reparação na Rocha do Conde d’Óbidos, maquinaria essa mais conforme às novas necessidades da navegação; e a construção de um novo edifício destinado à Administração e aos escritórios da Exploração do Porto de Lisboa. Em todos estes melhoramentos, calcula-se terem sido despendidos mais de 30 contos de réis.



**Figura 22:** Doca da Alfândega (1917).  
**Fonte:** Administração do Porto de Lisboa

Em 1912<sup>128</sup>, abria-se um concurso para o melhoramento da doca de Alcântara, a qual, sendo a maior doca do porto de Lisboa, se encontrava incompleta desde 1892. Foi a obra adjudicada ao empreiteiro espanhol Uribasterra.

Por portaria de 7 de Outubro de 1913<sup>129</sup>, foram mandadas estudar, por uma comissão especialmente nomeada para o efeito, as obras que se deviam levar a efeito na 3ª Secção do porto de Lisboa<sup>130</sup>, de forma a satisfazer-se *o progressivo desenvolvimento comercial e*

---

<sup>128</sup> *Diário do Governo* nº109, Série I, de 20 de Maio de 1912, Portaria de 8 de Maio

<sup>129</sup> *Diário do Governo* nº236, Série I, de 9 de Outubro de 1913, Portaria de 7 de Outubro

<sup>130</sup> O porto de Lisboa encontrava-se dividido em 4 secções, a saber: a 1ª constituída pela parte da margem direita situada entre Santa Apolónia e Santo Amaro; a 2ª, pela margem a jusante, desde Santo Amaro; a 3ª,

*industrial dos estabelecimentos situados a montante de Santa Apolónia e também para proporcionar à Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses maior espaço para as suas instalações*<sup>131</sup>. A 11 de Agosto de 1916, o Conselho Superior de Obras Públicas e Minas dava o seu parecer positivo em relação à proposta apresentada pela comissão e, por portaria de 30 de Janeiro de 1917, era aprovado o projecto.



**Figura 23:** Vista parcial da doca seca nº 1 e da ponte giratória da doca de Alcântara, s.d.

**Fonte:** Administração do Porto de Lisboa.

Porém, a conjuntura da guerra, a substituição da Direcção e Administração do porto de Lisboa, e *as negociações entre a Administração do porto e a Companhia dos Caminhos-de-Ferro Portugueses, no sentido de se levar a efeito uma troca de terrenos entre as duas entidades*<sup>132</sup>, levaram a que o assunto ficasse pendente. A questão só viria a ser retomada em 1929, tendo o projecto definitivo e o respectivo orçamento, na importância de 1 951

---

também pela margem direita, de Santa Apolónia para montante; e a 4ª, pela margem esquerda. In António Nabais, *Referências Históricas do porto de Lisboa*, Lisboa, Administração Geral do Porto de Lisboa, 1991, pp.169-170.

<sup>131</sup> Cf. Francisco José Pedroso, “Construção da 3ª secção do Porto de Lisboa”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses*, Ano 62, nº 669, Março-1931, p. 80.

<sup>132</sup> *Idem, ibidem.*

396\$00 escudos-ouro, sido aprovados por portaria publicada no *Diário do Governo* nº 252, de 28 de Outubro de 1931.

Em 1916<sup>133</sup>, contratava-se com a Sociedade de Construções e Reparações Navais, sucessora do empreiteiro Hersent, a construção de duas novas docas de reparação e, pela mesma época, construía-se também o primeiro armazém de carácter definitivo, em betão armado. Uma nota para assinalar a fraca qualidade das obras levadas a termo até então, razão de constantemente terem de ser reparadas e reconstruídas, gastando-se capitais imensos, que seriam evitáveis se se apostasse, desde logo, em construções duradouras e materiais mais resistentes.



**Figura 24:** Vista do estaleiro naval e docas secas, s.d..  
**Fonte:** Administração do Porto de Lisboa.

A partir de 1918<sup>134</sup>, notando-se um crescente aumento ao nível do volume de passageiros no porto, começou a ponderar-se a construção de uma estação marítima no cais de Alcântara.<sup>135</sup> Porém, este assunto não teve resolução antes de 1927.

---

<sup>133</sup> Para maiores esclarecimentos consulte-se: António Craveiro Lopes, “Exploração do porto de Lisboa. Relatório dos principais trabalhos executados no porto de Lisboa em 1916”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLVIII, nºs 571-575, Julho-Dezembro, 1917, pp. 136-140.

<sup>134</sup> Leia-se também: António Craveiro Lopes, “Exploração do porto de Lisboa. Relatório dos principais trabalhos executados no porto de Lisboa em 1918”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo L, nºs 589-594, Janeiro-Junho, 1919, pp. 50-54.

Em 1921, o porto de Lisboa contava já com 6584m lineares de cais acostáveis, uma área coberta de armazéns e telheiros de cerca de 80.000m<sup>2</sup> e um equipamento que compreendia, além de mais de 50 guindastes eléctricos, hidráulicos e a vapor, um importante material terrestre e fluvial. Havia sido também elaborado um plano de obras e realizações que, no entanto, as condições adversas deixadas pela I Grande Guerra não permitiram levar a cabo.<sup>136</sup>

Entre 1921 e 1926, a inflação e depreciação da libra impediram que, também no porto de Lisboa, se obtivessem os capitais necessários à realização de melhoramentos e apetrechamentos.

Para uma ideia de conjunto, relativamente à evolução do tráfego portuário do porto de Lisboa, entre 1900 e 1930, atente-se no quadro seguinte.

### QUADRO 13

#### Navios entrados e mercadorias carregadas e descarregadas no porto de Lisboa (1900-1930)

ANOS	Entradas de Navios		Mercadorias (carga marítima em toneladas)		
	Nº de Entradas	Toneladas de arqueação bruta total	Carregadas	Descarregadas	TOTAIS
1900	2 772	3 612 051	-	-	-
1901	2 954	3 050 352	-	-	-
1902	2 913	4 324 026	-	-	-
1903	3 029	4 916 701	-	-	-
1904	2 995	5 003 419	463 825	1 116 476	1 580 301
1905	3 092	5 133 957	406 970	1 116 508	1 523 478
1906	3 321	5 842 378	463 470	1 174 454	1 637 924
1907	3 164	6 453 412	450 727	1 202 260	1 652 987
1908	3 208	7 121 841	479 122	1 281 349	1 760 471
1909	3 288	7 372 692	593 728	1 282 407	1 876 135
1910	3 541	8 177 282	606 211	1 324 914	1 931 125
1911	3 191	8 122 531	568 033	1 333 167	1 901 200
1912	3 353	8 916 323	600 950	1 526 901	2 127 851
1913	3 441	10 557 414	718 370	1 689 302	2 407 762
1914	3 714	9 463 031	672 086	1 483 058	2 155 144
1915	2 982	5 733 821	680 080	1 282 206	1 962 286
1916	2 521	4 298 800	680 527	1 336 936	2 017 463
1917	1 455	1 858 135	415 746	603 635	1 010 381
1918	1 096	1 012 891	289 160	482 543	771 703
1919	2 706	3 976 496	498 484	1 142 088	1 640 572
1920	3 226	6 696 797	507 391	1 166 787	1 674 178
1921	3 368	7 243 662	401 419	1 089 511	1 490 930
1922	3 614	8 004 067	475 200	1 175 868	1 651 068
1923	3 706	8 605 511	417 552	1 090 706	1 508 258
1924	4 109	9 077 414	432 634	1 032 941	1 465 575
1925	4 373	9 611 398	376 584	1 031 318	1 407 902
1926	3 719	9 896 734	383 238	1 111 686	1 494 924
1927	3 861	10 856 184	366 256	1 231 973	1 598 229
1928	4 145	12 067 006	368 498	1 172 320	1 540 818
1929	3 986	12 032 014	584 412	1 370 469	1 954 881
1930	4 141	13 152 724	538 749	1 374 319	1 913 068

Fonte: António Nabais, *100 anos do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1987, p.143.

<sup>135</sup> Sobre este assunto leia-se: A. M. de Cid Perestrelo, “Onde se deve construir a gare marítima de Lisboa”, in *Diário de Lisboa*, de 28 de Junho de 1932.

<sup>136</sup> Cf. António Nabais, *Referências Históricas do Porto de Lisboa*, Lisboa, ob.cit., p.165.

O porto de Lisboa, apesar de todas as instabilidades e dificuldades, políticas e económicas, e das debilidades dos seus serviços, evidenciadas nos anos de guerra, acabou por ser, no contexto nacional, o porto que maiores benefícios recebeu do Estado. Situação justificável por se tratar do porto da capital.

Ao longo de todo o período republicano, foi o porto de Lisboa que maior número de diplomas legislativos originou e que maior número de dotações recebeu. Estudo interessante seria o de tentar esclarecer, de entre os montantes legislados, quais terão sido os efectivamente aplicados.

## **2.2. Novas opções de administração e exploração dos portos nacionais<sup>137</sup>**

Entre 1911 e 1926, são criadas catorze Juntas Autónomas para catorze portos nacionais (aqui incluídas as ilhas).

Uma Junta Autónoma era uma *corporação local, delegada pelo Governo*, dependente do Ministério do Fomento.<sup>138</sup> Com o avançar dos anos, as Juntas passaram também a estar sob a inspecção e vigilância directa da Administração Geral dos Serviços Hidráulicos, e a corresponder-se, depois, directamente também com ela.<sup>139</sup>

Regra geral, os objectivos das Juntas eram: *dirigir, administrar e executar estudos, obras necessárias, serviços, fundos, receitas, subsídios e tributos especiais destinados à construção, melhoramento e exploração do porto a que se encontravam ligadas; promover, pelos meios que julgar mais eficazes, dentro das leis vigentes, o desenvolvimento do tráfego comercial e marítimo do mesmo porto*<sup>140</sup>; efectuar, obrigatoriamente, os levantamentos topográficos e plantas, necessários às obras, bem como o inventário dos bens e imóveis na sua posse. Além destes, podiam ser estabelecidos, consoante os casos, outros objectivos mais específicos.

Constituíam receitas das Juntas, entre outras: a sobretaxa de 1 por cento *ad valorem*, com limites aprovados pelo Governo, sobre a importação de mercadorias despachadas; impostos sobre a tonelagem de arqueação dos navios que entrassem no porto; impostos

---

<sup>137</sup> Na realização deste capítulo, usámos como nossa principal fonte os decretos de criação e os regulamentos das diferentes Juntas Autónomas.

<sup>138</sup> Note-se que este Ministério assumiu diferentes designações ao longo da Iª República: Ministério do Fomento, entre 1910 e 1917; Ministério do Comércio, entre 1917 e 1919; Ministério do Comércio e das Comunicações, a partir de 1919, permanecendo assim até 1932.

<sup>139</sup> Note-se, porém, que as primeiras Juntas criadas, a Junta das Autónoma das obras da Cidade e a Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), estavam também dependentes da Câmara Municipal do Porto.

<sup>140</sup> Assim se acha plasmado nos diferentes decretos de criação das respectivas juntas.

sobre a venda de determinados produtos na área de *hinterland* portuário, previamente definidos; o produto das taxas de exploração dos serviços do porto<sup>141</sup> e os demais subsídios que fossem conferidos pelo Governo, pelas Juntas Gerais dos Distritos, pelas Câmaras Municipais, Juntas de Freguesia, ou por privados.

De referir, é também a constituição das Juntas Autónomas, as quais, embora com algumas evoluções ao longo dos anos, foram sempre constituídas por *vogais natos* e *vogais electivos*. Como *vogais natos*, regra geral, encontramos: o presidente da Câmara Municipal ou Junta de Freguesia; o capitão do porto; o engenheiro da Divisão Hidráulica respectiva; o engenheiro director das respectivas Direcções das Estradas e dos Caminhos-de-ferro, quando as houvesse; o engenheiro director das obras do porto; e o delegado da alfândega ou o chefe da delegação aduaneira. Os *vogais electivos* pertenciam, normalmente, a associações comerciais e industriais, sociedades de pescadores, companhias de seguros marítimos, associações de armadores, entre outros.

O cargo de vogal da Junta era incompatível com qualquer participação, directa ou indirecta, nas obras, serviços ou contratos realizados com dinheiros administrados pela Junta. De referir também, que o cargo de vogal electivo era considerado como voluntário, honorífico e gratuito, por períodos de três anos. Os vogais natos, por seu lado, recebiam remuneração, dependendo a duração dos seus serviços do período estipulado pela comissão de serviço que os nomeava.

O cargo de director das obras, pela importância que lhe era reconhecida, era de directa nomeação por parte do Ministério do Fomento. Devia o engenheiro director superintender todas as obras e todo o pessoal técnico e administrativo nelas empregado.

De referir ainda que, estas Juntas não eram regidas por um documento/regulamento/lei orgânica geral, igual para todas elas. Cada uma das Juntas, após o decreto de criação, tinha um prazo determinado, dentro do qual devia apresentar ao Governo o seu regulamento, que estava sujeito a aprovação. Contudo, neste ponto reside uma das falhas desta tentativa de maior regulação do sector portuário por parte da República. Sendo possível à Junta orquestrar a distribuição das competências pelos diversos funcionários e membros, a importância hierárquica das decisões de cada um deles podia variar. Sucedendo, em muitos

---

<sup>141</sup> Entenda-se: estadias dentro do porto, atracação aos cais ou pontes, aluguer de terrenos em volta das docas, ocupação dos cais, aluguer dos armazéns, aluguer de guindastes, entre outros.

casos, dar-se menor relevo ao papel e opinião dos engenheiros a ela agregados, do que às ideias de delegados comerciais ou industriais.<sup>142</sup>

As Juntas estavam também autorizadas a contrair empréstimos e a arrendar, por concurso, a realização de algumas obras, porém, nunca antes de obter autorização do Governo. De acordo com as receitas próprias de cada junta, estava previsto que se pudessem realizar pequenos reparos e melhoramentos, sem ser necessária aprovação superior, desde que os orçamentos e valores a despendar não fossem além das quantias previamente estipuladas, para esse efeito, pelo Governo.

**MAPA 2**  
**Juntas Autónomas criadas em Portugal (1911-1928)**



**Fonte:** Elaboração Própria.

<sup>142</sup> Jorge Alves considera que esta situação só será corrigida com a legislação publicada pela Ditadura Militar. In Jorge Fernandes Alves, e Fernando de Sousa, *Leixões...*, *ob.cit.*, p. 203 e seguintes.



## QUADRO 14

### Juntas Autónomas criadas em Portugal (1911-1928)

Data de criação/ Publicação no DG	Juntas	Correspondência no Mapa
08-02-1911	Junta Autónoma das obras da Cidade do Porto.	1
24-04-1912	A Junta Autónoma das obras da Cidade do Porto passa a denominar-se Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões).	1
13-08-1913	Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal.	3
30-06-1914	Junta autónoma das obras do porto de Viana do Castelo e do rio Lima.	4
29-11-1919	Junta do Rio Mondego.	5
14-04-1921	Junta Autónoma do Porto e Barra da Figueira da Foz.	2
07-12-1921	Junta Autónoma da ria e barra de Aveiro.	6
21-04-1923	Junta Autónoma das Obras do Porto e Barra de Tavira.	7
17-08-1923	Junta Autónoma do porto Comercial do Vila Real de Santo António.	8
24-12-1923	Junta Autónoma das Obras do porto e barra de Setúbal e do rio Sado.	9
15-02-1924	Junta Autónoma das Obras do porto e barra de Esposende e do rio Cávado.	10
15-04-1924	Junta Autónoma do porto comercial de Lagos.	11
16-06-1924	Junta Autónoma das obras do porto e barra de Vila do Conde e do Rio Ave.	12
22-01-1928	Junta Autónoma do Porto da Póvoa do Varzim.	13
05-03-1928	Junta Autónoma das Obras dos Portos de Angra do Heroísmo.	14
19-03-1928	Junta Autónoma do porto de Portimão.	15
24-04-1928	Junta Autónoma do Porto Comum de Faro-Olhão.	16

**Fonte:** *Diário do Governo* (1910-1930).

Merece ainda uma nota, o facto de a maior parte das Juntas Autónomas (onze), ter sido criada depois da I Guerra Mundial. O contexto bélico, se para mais não adiantou, serviu pelo menos, para evidenciar as carências dos portos nacionais. Percebeu-se, finalmente, a indispensabilidade de melhorar os portos portugueses, e de torná-los aptos a competir com outros portos internacionais. As boas condições naturais não eram suficientes e, apesar das elevadas somas gastas, ao longo de vários anos, pouco se tinha ainda conseguido no sentido do melhoramento dos portos nacionais. Os portos do País não tinham ainda as características dos *portos modernos*, com excepção, talvez, de Lisboa e Leixões.

Assim, de modo a evitar dispêndios irreflectidos de capital, decidiu apostar-se numa estrutura local, dependente do Estado, que, pela proximidade no terreno, teria maior possibilidade de se inteirar das efectivas necessidades de cada porto. Vendo o que se ia adoptando no estrangeiro<sup>143</sup>, o Estado português depositou bastante esperança neste novo

<sup>143</sup> Lembremos, neste ponto, a realização do XII e XIII Congressos de Navegação, decorridos em Filadélfia (1912) e Londres (1923), e aos quais se faz referência em diferentes números da *Revista de Obras Públicas e Minas*, bem como as várias notícias e novidades, que esta mesma *Revista* publicava acerca das opções seguidas/tentadas em portos estrangeiros. Refira-se, ainda, a título exemplificativo, a portaria de 27 de Janeiro de 1912, que nomeava um vogal do Conselho Superior do Comércio e Indústria para estudar no estrangeiro o funcionamento dos portos-francos [*in Diário do Governo* nº 32, Série I, de 8 de Fevereiro de 1912]; a portaria de 26 de Julho, que autorizava um engenheiro civil a ir ao estrangeiro para estudar o sistema de funcionamento e a forma de administração de diferentes portos [*in Diário do Governo* nº176, Série I, de 29 de Julho de 1912]; e o Relatório do engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, director dos serviços do porto do Douro, apresentado à Junta Autónoma das Obras da Cidade, em 31 de Dezembro de 1912, sobre a sua comissão de estudo a diferentes portos estrangeiros.

sistema. Esperava-se que os portos nacionais fossem capazes de *dar o salto*, e de acompanhar as transformações ao nível da navegação e do comércio<sup>144</sup>. No entanto, isso não sucedeu.

Apesar da maior autonomia administrativa, na prática, todas as decisões continuavam a depender, em grande medida, da aprovação do Governo, sendo também muito apertada a fiscalização e vigilância de todas as intervenções das Juntas ao nível de obras e melhoramentos.

No que toca à autonomia financeira, também não foi conseguida. As receitas das Juntas não foram nunca suficientes para fazer face às suas necessidades e encargos, continuando, por isso, todos os melhoramentos e obras dependentes dos dinheiros públicos.

A conjuntura dificultou, de resto, que grandes transformações fossem levadas a termo. Primeiro, a Guerra Mundial, com a quase total paralisação do tráfego marítimo, as devastadoras consequências advindas da inflação. Depois, o pós-guerra e o multiplicar das dificuldades, a crise de sobreprodução do início dos anos vinte e a desvalorização monetária. A nível interno, a instabilidade governativa, a permanente insuficiência de dinheiros públicos, os jogos de interesses e influências, e algumas indecisões, determinaram o resto.

O melhoramento e apetrechamento dos portos do País, revelava-se tarefa complicada.

### **2.3. A *Lei de Portos***

A 21 de Abril de 1926, os ministros Manuel Gaspar de Lemos e Fernando Augusto Pereira da Silva, respectivamente ministro do Comércio e Comunicações e ministro da Marinha, apresentavam ao Parlamento a *Lei de Portos*, ainda sob a forma de projecto de lei.

É neste documento que encontramos, pela primeira vez, explicitada a necessidade *indispensável e urgente* [de] *adoptar uma política de portos, que permita prover o País, em convenientes condições, destes preciosos factores de desenvolvimento económico*.<sup>145</sup> E é também neste momento, que a própria classe política reconhece a sua falta de zelo em

---

<sup>144</sup> «Não se compreenderia que Portugal, pela sua situação geográfica, (...) País de navegadores que deveu sempre grande parte da sua prosperidade e da sua riqueza à sua expansão e ao seu comércio através dos mares, pudesse descurar o problema do apetrechamento dos seus portos (...), revisto o sistema de administração, poder-se-á dar um grande impulso às obras dos principais portos, convertendo-os em poderosos factores de desenvolvimento económico das regiões que servem, como tanto se faz mester.» [in *Diário do Governo* nº271, Série I, de 4 de Dezembro de 1926, Decreto nº 12757.]

<sup>145</sup> *Proposta de lei sobre portos*, Apresentada ao Parlamento em 21 de Abril de 1926, Lisboa, Imprensa Nacional, 1926, p.3.

relação ao sector portuário nacional. *Não se compreende, na verdade, que (...) deixemos continuar os nossos portos marítimos no estado de verdadeiro abandono e de miséria em que geralmente se encontram, e que procuremos tam somente, sob meras solicitações locais ou de ocasião e com desordenados esforços, melhorar, e ainda assim insuficientemente, um ou outro deles. Há que assentar num critério geral e eficiente.*<sup>146</sup>

No projecto de lei, apresentado ao Parlamento, são focadas várias das faltas e falhas, que aqui e ali fomos enumerando já: a imprescindibilidade de se apostar num *número limitado* de portos, não de modo arbitrário, ao sabor das necessidades, mas de forma criteriosa, evitando-se o *largo dispêndio* sem resultados; a necessidade de se distinguir a actuação a realizar nos portos comerciais, daquela a levar a cabo nos portos de segunda e terceira ordem, reconhecendo-se que os portos secundários são, *num País com as condições hipsométricas do nosso, onde a abertura de canais é geralmente impraticável, não só indispensáveis para o tráfego das limitadas regiões que servem directamente, mas ainda e muito, de grande valor subsidiário dos [portos] de primeira ordem*<sup>147</sup>; a consciência de que se tem de *determinar e fixar, em primeiro lugar, a categoria e funções económicas de cada porto*<sup>148</sup>, fazendo a sua classificação; e o reconhecimento de que o regime de autonomia administrativa conferido a muitos dos portos, por intermédio das Juntas Autónomas, não funcionou como programado, requerendo estas, continuamente, *socorros e auxílios financeiros*<sup>149</sup>.

No que toca às receitas dos portos, determina o projecto de lei que se devem distinguir fontes de receita de três origens: *do próprio porto, do seu hinterland, e do cofre central do Estado.*<sup>150</sup> Ressalvando-se, desde logo, que as contribuições estatais serão maiores e mais frequentes no período inicial de instalação do porto, *durante o qual as receitas provenientes da exploração directa do porto são insuficientes* para as necessidades de melhoramento e apetrechamento, mas em momento posterior terão, necessariamente, de ser reduzidas, devendo, a partir daqui, as receitas de exploração ser *suficientes para a sua conservação normal e corrente e para o custeio dos seus serviços ordinários.*<sup>151</sup> Prevê-se, contudo, desde logo, a possibilidade de recurso a *operações financeiras ou de crédito necessárias para a rápida e urgente realização das grandes obras iniciais*, e legítimas

---

<sup>146</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>147</sup> *Idem, ibidem*, p.4.

<sup>148</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>149</sup> *Idem, ibidem*, p.5.

<sup>150</sup> *Idem, Ibidem.*

<sup>151</sup> *Idem, ibidem.*

porque os portos não exercem apenas uma função local, são, antes, e também, elementos de valorização regional e de enriquecimento nacional.<sup>152</sup>

#### **2.4. A caminho da I Fase do Plano Portuário Nacional.**

A 28 de Maio de 1926, um movimento militar colocava termo à I República. Este desfecho, tendo em consideração a instabilidade governativa, as dificuldades financeiras e económicas e o estado de descontentamento, generalizado por todo o País, não constituiu novidade de maior.

Foi já neste contexto, de Ditadura Nacional, que se publicaram os importantes diplomas legislativos que viriam definir, em termos concretos, os contornos da política portuária nacional.

A 4 de Dezembro de 1926, era publicada a *Lei de Portos*<sup>153</sup> que, com algumas alterações e acrescentos, recuperava o projecto de lei apresentado a 21 de Abril.

Este decreto consagrava, desde logo, a opção da *concentração portuária*. Reconhecia-se, por um lado, que não se podiam *construir muitos portos a um tempo*, e por outro, que a *pulverização de recursos* traria consigo a *improficuidade dos esforços*. Havia, pois, que *concentrar energias*.<sup>154</sup>

Também importante, é a nova posição adoptada relativamente à realização das obras nos portos. Deviam estas, *em regra, ser executadas em concurso, por empresas idóneas, nacionais quando possível, não perdendo de vista uma indispensável e eficaz fiscalização, tanto técnica como financeira*<sup>155</sup>. A ideia, desaconselhada anteriormente, de legar as obras a ‘terceiros’, é definitivamente alterada, julgando-se agora que estas devem ser entregues a quem as saiba levar a cabo, e esteja, para tal, habilitado.

Esta lei portuária, constituindo-se como a base para o desenvolvimento dos portos do continente e ilhas adjacentes, estabelecia também a classificação dos diferentes portos nacionais, distribuindo-os por quatro categorias, consoante a sua importância e o volume da tonelagem de carga embarcada e desembarcada. Os de 1ª classe, portos que funcionavam como pontos de escala de importantes linhas de navegação ou de importantes redes de comunicações interiores, com elevado tráfego de mercadorias ou passageiros,

---

<sup>152</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>153</sup> *Diário do Governo* nº 271, Série I, de 4 de Dezembro de 1926, Decreto nº 12757.

<sup>154</sup> *Idem, ibidem.*

<sup>155</sup> *Idem, ibidem.*

ficavam a cargo exclusivo do Estado. Foram apenas quatro os portos admitidos nesta categoria: Lisboa, Douro-Leixões, Funchal e Ponta Delgada. Como portos de 2ª classe foram considerados: Setúbal, Vila Real de Santo António, Horta (Ilha do Faial – Açores), e todos os portos de pesca que viessem ainda a ser criados. Como portos de 3ª classe: Aveiro, Faro, Figueira da Foz, Lagos, Olhão, Peniche, Portimão, S. Martinho do Porto, Tavira, Viana do Castelo e Angra do Heroísmo (Ilha Terceira – Açores). Todos os restantes foram englobados na 4ª categoria.

Além de classificar os portos nacionais, esta lei definia ainda os limites que podia atingir a comparticipação financeira do Estado para a construção de obras<sup>156</sup>; determinava os recursos das *Juntas Autónomas* e os modos possíveis de exploração e administração dos portos<sup>157</sup>; definia as entidades dos serviços do porto e as suas funções; e previa a criação de um serviço de dragagens capaz de assegurar a conservação dos acessos e fundeadouros dos diversos portos nacionais.

O artigo 6º determinava que, tanto na construção como na exploração dos portos, o Governo devia estar sempre representado, em todos os trabalhos e serviços, por um engenheiro, o qual seria o director do porto<sup>158</sup> ou o fiscal do Governo<sup>159</sup>, dependendo do tipo de administração.

Entretanto, publicava-se nova legislação portuária, nomeadamente os decretos nºs 14718<sup>160</sup> e 14782<sup>161</sup>, respectivamente a Lei Orgânica e o Regulamento Geral das Juntas Autónomas dos portos.

Estes diplomas definiam, minuciosamente, os princípios pelos quais se deviam reger e gerir todas as Juntas Autónomas do País, e determinavam o modo de funcionamento e as atribuições de cada órgão. Pretendia-se, assim, acabar com as disparidades e nuances existentes nos regulamentos individuais de cada uma delas. Talvez a mais importante alteração aportada por estes diplomas, tenha sido a maior importância e protagonismo que

---

<sup>156</sup> As despesas com a construção, ampliação ou apetrechamento dos portos seriam custeadas: a) exclusivamente pelo Estado, nos portos de 1ª classe, b) nos portos das restantes classes, pelo comércio, agricultura e indústria das regiões que eles servissem, com maior ou menor cooperação do Estado, conforme a classificação que o porto tivesse. Para os portos de 2ª classe, essa cooperação podia ir até 60% dos orçamentos de despesa; nos de 3ª classe até 40%, e nos de 4ª classe, até 20%.

<sup>157</sup> A saber: a) directamente pelo Estado; b) pelos caminhos-de-ferro; c) por corporações oficiais com maior ou menor autonomia; d) por empresas particulares sob regime de arrendamento ou concessão. É notória aqui, pelo menos em teoria, a maior autonomia que se pretende atribuir à administração do sector portuário.

<sup>158</sup> No caso da administração directa, da exploração pelo caminho-de-ferro, ou da gestão por uma junta ou corporação autónoma.

<sup>159</sup> No caso da entrega a uma empresa particular, concessionária ou arrendatária do porto.

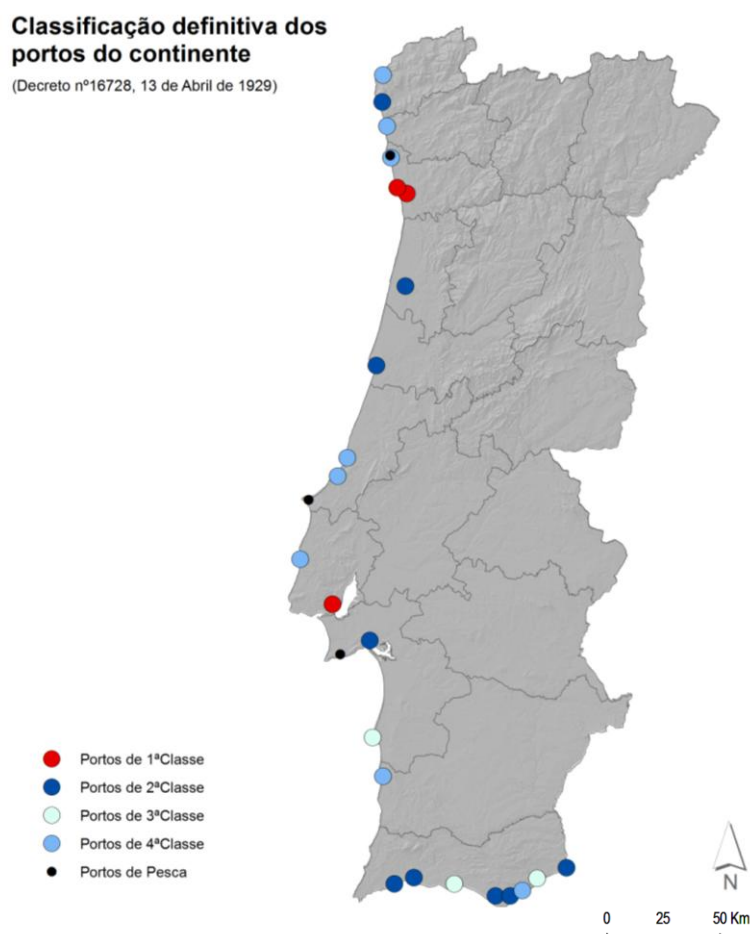
<sup>160</sup> *Diário do Governo* nº274, Série I, de 12 de Dezembro de 1927.

<sup>161</sup> *Diário do Governo* nº 284, Série I, de 23 de Dezembro de 1927.

se conferiu ao cargo do técnico/engenheiro director das obras, que passa a ser o administrador delegado da junta. Procurava-se, com esta alteração, possibilitar uma tomada de decisões mais atempada, e assegurar uma gestão/administração dos diferentes assuntos mais executiva e determinada.<sup>162</sup>

Alguns meses depois, o decreto nº 15644, de 23 de Junho de 1928, nomeava uma comissão para proceder à definição da nova classificação a adoptar nos portos nacionais. A 13 de Abril de 1929, era publicado o decreto nº 16728, onde se estabelecia essa classificação definitiva. A saber:

- **Portos de 1ª classe:** Lisboa e Douro-Leixões;
- **Portos de 2ª classe:** Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Lagos, Portimão, Faro-Olhão e Vila Real de Santo António;
- **Portos de 3ª classe:** Sines, Albufeira e Tavira;
- **Portos de 4ª classe:** Caminha, Esposende, Vila do Conde, Nazaré, S. Martinho do Porto, Ericeira, Vila Nova de Milfontes e Fuzeta;
- **Portos de pesca:** Póvoa de Varzim, Peniche e Sesimbra.



**Mapa 3:** Classificação definitiva dos portos do continente.

**Fonte:** Elaboração própria.

<sup>162</sup> Veja-se o artigo 5º do decreto nº 14718.

Com a restauração das finanças do Estado, apareceram, enfim, as possibilidades de execução de um plano de obras portuárias de verdadeira envergadura nacional. Tinham início os primeiros passos da obra portuária nacional, reduzida, até à data, a alguns meritórios esforços de limitado fôlego.

O decreto nº 17047, de 29 de Junho de 1929, preparou o lançamento de algumas intervenções, autorizando o Governo a contrair um empréstimo para a remodelação das infra-estruturas portuárias nacionais, em face de projectos existentes, que, contudo, não deveria exceder os 300 000 000\$00. Pouco depois, surgia um efectivo *plano de acção*, que constituiu, finalmente, a concretização, em letra de lei, do que viria a ser a *I Fase do Plano Portuário Nacional*<sup>163</sup>.

Pelo decreto nº 17421, de 30 de Setembro de 1929<sup>164</sup> foi, então, consumada a primeira distribuição de verbas pelos diversos portos, destinada à melhoria e excelência das suas equipagens e condições de atracagem. As intervenções programadas dirigiam-se, essencialmente, para os portos considerados de interesse nacional (Lisboa e Leixões) e para os portos regionais mais importantes (Setúbal, Vila Real de Santo António, Aveiro, Viana do Castelo e Figueira da Foz), prevendo-se a conclusão das operações para 1932. A verba inicialmente atribuída, elevava-se a um total de 250 000 000\$00, quantia que acabou por ser excedida largamente, em consequência de atrasos no cumprimento dos contratos de obras e de vários acidentes ocorridos.

No total, a importância das verbas dispendidas, quer pelo Ministério das Obras Públicas, quer pelas próprias juntas portuárias, conjuntamente com os vários subsídios concedidos pelo Estado, ultrapassou os 394 000 contos.

#### **QUADRO 15** **Importâncias gastas em obras na I Fase do Plano Portuário**

PORTOS	VERBAS
Viana do Castelo	20 700 000\$00
Póvoa de Varzim (molhe norte)	10 970 000\$00
Póvoa de Varzim (molhe sul)	19 200 000\$00
Leixões:	
a) Dragagens e quebramentos de rochas	26 000 000\$00
b) Doca	64 135 000\$00
c) Molhe	109 000 000\$00
Aveiro	21 000 000\$00
Figueira da Foz	11 750 000\$00
Setúbal	27 000 000\$00
Faro-Olhão	12 000 000\$00
Vila Real de Santo António	10 420 000\$00
Funchal	39 263 000\$00
Ponta Delgada	22 830 000\$00
<b>Total:</b>	<b>394 268 00\$00</b>

**Fonte:** O melhoramento dos portos continentais e insulares de Portugal: plano portuário: 1ª Fase concluída 394000 contos, 2ª Fase em início: 450000 contos, Lisboa, Direcção-Geral dos Serviços Hidráulicos, 1945, p.9.

<sup>163</sup> Existirá uma IIª Fase, contudo, o contexto e os propósitos serão já diferentes. Veja-se o Decreto-Lei nº 33922, de 5 de Setembro de 1944.

<sup>164</sup> *Diário do Governo* nº 227, Série I, de 3 de Outubro de 1929.

### PARTE III

## UM ATLAS PORTUÁRIO NACIONAL. UTILIDADE E PROPÓSITO.

Ao longo das Partes I e II deste trabalho, procurámos, por um lado, dar a conhecer os principais traços da história do desenvolvimento portuário do País entre os finais do século XIX e as primeiras décadas do século XX, ilustrando a vitalidade e dinâmica do sector ao nível de tráfegos, comércio e obras de melhoramento e expansão. Por outro lado, foi também nossa intenção ir chamando à atenção para as várias componentes ou esferas de análise a que se pode, ou deve, descer para correctamente estudar, compreender e enquadrar o desenvolvimento dos portos de um País. Várias são, de resto, as variáveis e factores a considerar. E complexas são, efectivamente, as relações que se estabelecem entre elas. Estudar o desenvolvimento do sector portuário implica, pois, rigor, disciplina e um longo período dedicado à recolha, compilação e análise de dados.

### 1. Objectivos & Potencialidades

O principal móbil desta dissertação, paralelamente a evidenciar a riqueza e o desconhecimento do nosso passado portuário, é demonstrar a utilidade e pertinência de elaboração de um atlas dedicado aos portos do País.

Após a longa série de peripécias a que nos fomos referindo nas páginas anteriores, que nos permitiram conhecer um pouco da história do passado do sector portuário nacional, com um enfoque aprofundado nos portos do Douro, Leixões e Lisboa, e, reconhecendo a importância vital do sector marítimo-portuário para o crescimento económico de Portugal, torna-se fácil, cremos, perceber-se o porquê desta nossa ambição: a criação de um atlas portuário nacional.

Porém, como em momento anterior referimos já, esta ideia de criação de um atlas não pretende consubstanciar-se apenas num mero coleccionar de mapas, pretende antes ser a génese de um instrumento de trabalho e análise com características únicas.

A história, a geografia, a economia, a política e a sociedade *desenhadas à luz* da informação estatística e cartográfica disponível, consideradas em tempo longo (séc.XIX-XX), e segundo diferentes graus de análise, possibilitarão compreender as lógicas de funcionamento e desenvolvimento do sector portuário português.

O património marítimo-portuário carece efectivamente de um estudo coeso, aprofundado, que contemple a evolução histórica do sector portuário, e analise os portos e



as áreas portuárias nas suas diversas vertentes, com o necessário enquadrar da esfera política, económica, social, administrativa, geográfica, em contexto nacional, e sempre sem negligenciar a vertente das comunicações e relações externas.

O que se pretende é, de resto, um repositório de informação e dados capaz de: auxiliar na prossecução de outros estudos; revelar uma realidade mal estudada, de onde derivam algumas ideias vagas, deduções e generalizações que importa complementar e aprofundar; potenciar tomadas de decisão, no quadro actual, com conhecimento *de facto* do percurso, opções, sucessos e falhas de planos, projectos e políticas anteriores.

Dois bons exemplos daquilo que estamos a tentar mostrar são o *Atlas de Portugal*, de iniciativa do Instituto Geográfico Português, e o *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, resultado de uma parceria entre o Departamento de Geografia e Planeamento Regional da Universidade Nova de Lisboa e a Área Metropolitana de Lisboa (AML). Em ambos os casos, procura compreender-se melhor o desenvolvimento de um espaço (o País ou a AML), analisando-se para tal a sociedade, a economia, o meio ambiente, as comunicações as acessibilidades, o território geográfico, a população, as relações externas, entre outros.

Semelhante propósito terá, pois, um *atlas portuário*. A profunda evolução que perpassa continuamente o sector portuário e o constante dinamismo que o caracteriza, não foram ainda acompanhados de um qualquer estudo ou registo geográfico de síntese e análise, quer do seu passado mais recente, quer do seu passado mais recuado, que permita perspectivar uma visão do todo portuário nacional num *continuum* histórico. É esta a lacuna que será preenchida com a criação de um atlas de portos.

O quadro seguinte esquematiza um conjunto de variáveis e respectivas possibilidades de análise, as quais permitirão compreender e acompanhar o dinamismo e desenvolvimento dos portos nacionais, em paralelo com a evolução económica, política e social do País.

DADOS/VARIÁVEIS:	PERMITEM:	O QUE, POR SUA VEZ, POSSIBILITA:
-Informação cartográfica	-Localizar sítios portuários -Localizar distritos, cidades, concelhos, freguesias, ilhas -Cartografar rios -Cartografar declives -Cartografar elementos climáticos (precipitação, ventos, marés)	-Identificação das diferentes classes de portos -Perceber alterações da linha de costa -Criar mapa da rede administrativa -Criar carta de declives -Criar mapa da rede hidrográfica -Criar carta hipsométrica -Criar bases para a elaboração mapas temáticos, localização de estruturas (faróis, capitánias, delegações aduaneiras, postos de desinfecção, alfândegas...),...
-Fontes históricas	-Localizar espacialmente estruturas actualmente inexistentes -Identificar actores, agentes, protagonistas -Inventariar processos de	-Perceber dinâmica de desenvolvimento económico, político e social do País desde finais do séc. XIX -Compreender conjunturas e contextos e sua influência no desenvolvimento/estagnação do sector marítimo portuário

	desenvolvimento de cada porto	-Identificar elites económicas/políticas com influência directa/indirecta no rumo dado ao sector portuário -Definir perfis de <i>hinterland</i> -Definir perfis de <i>vorland</i> -Representar diacrónica e sincronicamente a evolução de tráfegos, rendimentos aduaneiros, entradas e saídas de passageiros -Perceber o porquê de maiores ou menores investimentos realizados num ou noutro porto -Perceber lógicas de desenvolvimento entre os diversos portos do País -Perceber a existência ou ausência de complementariedade/concorrência entre portos -Definir <i>rankings</i> portuários -Identificar ritmos de desenvolvimento -Perceber as especificidades de cada porto
-Estatísticas do movimento comercial por portos (tonelagens, nº de embarcações, impostos cobrados...) -Estatísticas do movimento marítimo (entradas/saídas de embarcações, toneladas, passageiros, países de origem/destino...) -Estatísticas de rendimentos aduaneiros por portos/alfândegas	-Identificar circuitos comerciais estabelecidos por via marítima -Localizar países parceiros-comerciais -Representar origens e destinos de embarcações e respectivas toneladas -Representar principais produtos exportados/importados em cada porto	-Entender dinâmicas de sociabilidade nos sítios portuários -Avaliar o crescimento demográfico em áreas portuárias -Avaliar principais sectores de actividade em <i>hinterlands</i> portuários
-Estatísticas da população	-Mapear a distribuição da população -Mapear a densidade populacional -Ocupação da população (profissão)	-Perceber relações entre o porto e o tecido industrial -Perceber estratégias de implantação de indústrias e negócios em <i>hinterlands</i> portuários -Identificar agentes económicos
-Tecido industrial (levantamento a realizar com base em anuários comerciais)	-Localizar espacialmente indústrias e negócios	-Perceber relações entre o porto e o tecido económico -Perceber estratégias de implantação de negócios em <i>hinterlands</i> portuários -Identificar agentes económicos e elites de negócios -Perceber perfil económico da região -Identificar sector de actividade dominante
-Tecido económico (levantamento a realizar com base em anuários comerciais)	-Localizar espacialmente indústrias e negócios -Mapear circuitos comerciais internos	-Perceber articulação existente entre o porto e outras vias de comunicação -Perceber distâncias-tempo entre portos e principais cidades -Avaliar a existência de relação entre desempenho económico de um porto e aposta na construção de novos troços de estradas e caminhos-de-ferro nas suas proximidades
-Acessibilidades	-Cartografar a evolução da rede de estradas -Cartografar a evolução da rede de caminhos-de-ferro -Cartografar a evolução do nº de estações de comboio	-Perceber e acompanhar as transformações infra-estruturais de cada porto -Perceber o impacto do aumento de tonelagem das embarcações nas transformações infra-estruturais portuárias -Identificar ritmos de desenvolvimento
-Projectos e plantas de obras e melhoramentos portuários	-Localizar infra-estruturas portuárias -Mapear a evolução da implantação/expansão das diferentes estruturas portuárias	-Perceber estratégias de planeamento para o desenvolvimento do sector marítimo-portuário -Perceber variações de investimento entre os diversos portos nacionais
-Orçamentos estatais	-Quantificar quantias investidas no sector portuário	
(...)	(...)	(...)

Uma nota para assinalar que outras variáveis podem ser igualmente relevantes. Referenciámos apenas aquelas que cremos não deverem estar ausentes.

## 2. Da história à prática. Reflexões e exemplos.

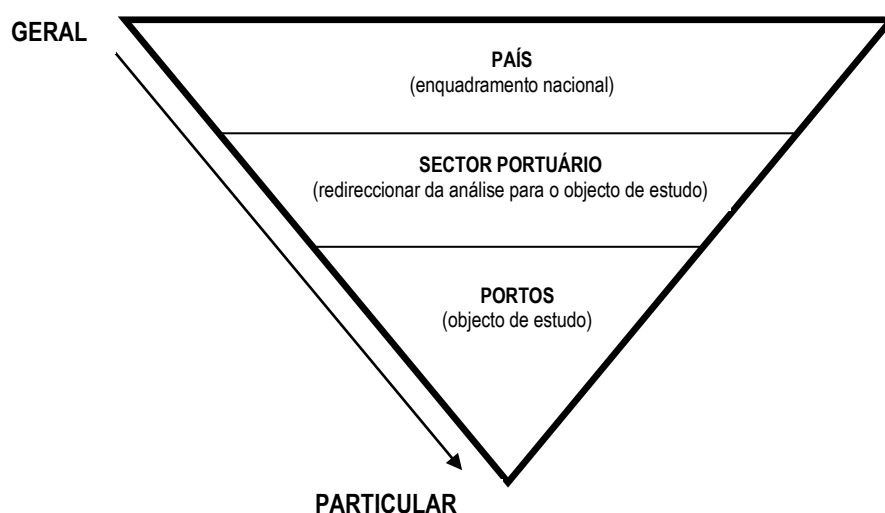
Dedicamos as próximas páginas à *concretização da ideia*.

Através de vários mapas, gráficos, tabelas, imagens e informação de contexto diversa procuramos *ilustrar* as potencialidades e a viabilidade de criação de um atlas portuário.

Convém ressaltar, porém, que não constitui propósito desta dissertação elaborar um atlas portuário, mas sim demonstrar a sua utilidade. As reflexões que aqui apresentamos, representam, por isso, uma primeira proposta rumo à elaboração de um *atlas de portos* que analise o desenvolvimento do sector portuário nacional desde os finais do século XIX até à época actual.

Os dados que a seguir apresentamos pretendem apenas *ilustrar* algumas das variáveis a que nos fomos referindo em momentos anteriores, procurando evidenciar possibilidades de análise, e conduzir à reflexão acerca das potencialidades de desenvolvimento de um atlas de portos.

A sequência que seguimos procurou guiar-se por uma lógica de *afunilamento* das diversas variáveis consideradas. Ou seja, partimos de um nível de caracterização e análise mais geral e abrangente, focando o nacional, para progressivamente irmos restringindo e focalizando a análise no particular, nos portos propriamente ditos.



**Figura 25:** Afunilamento do objecto de estudo.

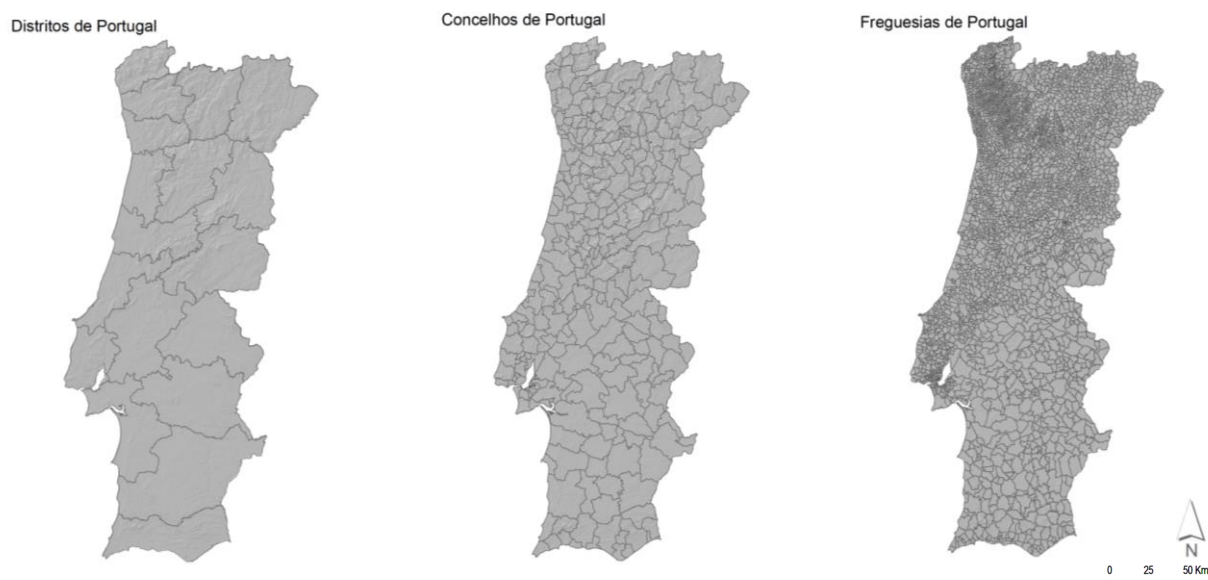
**Fonte:** Elaboração própria.

## 2.1. Enquadramento nacional

Consubstanciando-se o todo nacional, entenda-se, o País, como o primeiro nível de análise a ter em consideração, elencamos de seguida algumas das variáveis que, pelas relações, directas ou mais indirectas, que estabelecem com o objecto de estudo, devem obrigatoriamente figurar num atlas dedicado aos portos nacionais.

### 2.1.1. Divisão Administrativa

É importante, desde logo, identificar o espaço geográfico sobre o qual irão incidir as diversas análises, e perceber a divisão administrativa do território em que nos iremos mover.



**Mapa 4:** Distritos, concelhos e freguesias de Portugal continental.

**Fonte:** Elaboração própria.

É preciso notar que esta divisão administrativa se reporta à actualidade. Num atlas portuário, onde se pretende acompanhar o desenvolvimento do sector portuário na longa duração, isto é, finais do século XIX e todo o século XX, será necessário identificar as alterações ocorridas a nível da divisão administrativa, de modo a cartografar as diferentes variáveis com o maior rigor e correcção histórica possíveis.

Uma nota para relembrar que durante largos anos o território português compreendia ainda um interessante conjunto de colónias africanas e asiáticas, com as quais se mantinham relações marítimo-comerciais. Vertente que cremos dever ser também convenientemente estudada e analisada aquando da realização do atlas portuário.



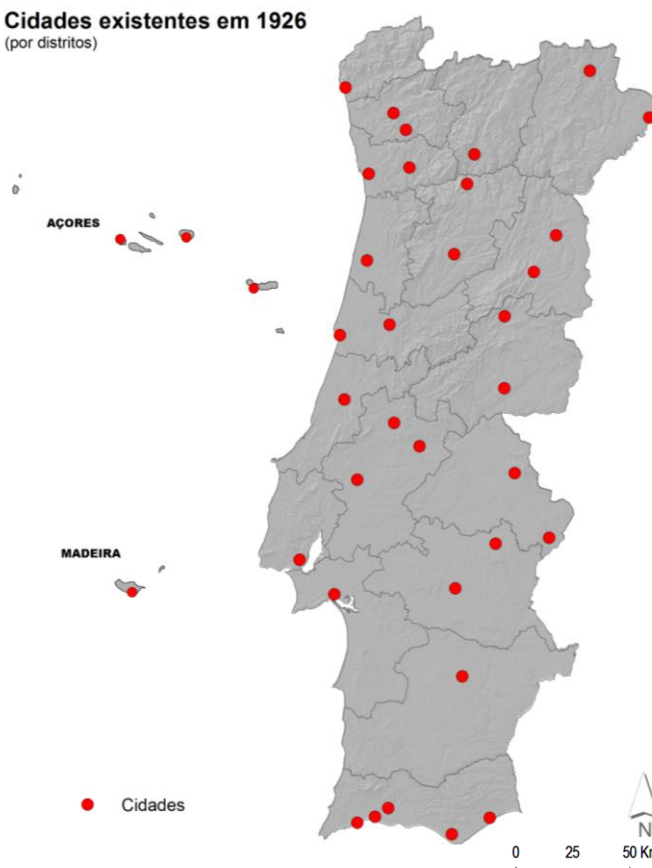
**Mapa 5:** Arquipélago dos Açores e Arquipélago da Madeira.

**Fonte:** Elaboração própria.

### 2.1.2. Principais cidades

Uma via de análise interessante será o cruzamento da localização das cidades, com a localização de portos, redes viárias e ferroviárias, procurando perceber as articulações e relações.

**Cidades existentes em 1926**  
(por distritos)



**Mapa 6:** Cidades existentes em 1926.  
**Fonte:** Adaptado de *Atlas de Portugal*, p.201.

### 2.1.3. Acessibilidades: estradas e caminhos-de-ferro

Outra variável importante é, sem dúvida, a das acessibilidades e comunicações. A análise das redes de comunicação internas, em conjunto com outras variáveis (tecido económico, demografia, sectores de actividade...), permite perceber lógicas de relacionamento entre cidades, vilas, aldeias e portos, e compreender o funcionamento do mercado interno e das redes comerciais.

**QUADRO 16**

**Despesa feita pelo Estado com a construção, conservação e estudos de estradas (em réis)**

Anos Económicos	Despesa do Estado
1914-1915	1.973.823\$290
1915-1916	1.769.879\$580
1916-1917	959.413\$320
1917-1918	-
1918-1919	1.266.903\$500
1919-1920	1.666.903\$500
1920-1921	4.584.713\$960
1921-1922	5.539.307\$150
1922-1923	7.429.620\$010
1923-1924	8.880.250\$260
1924-1925	3.536.545\$000

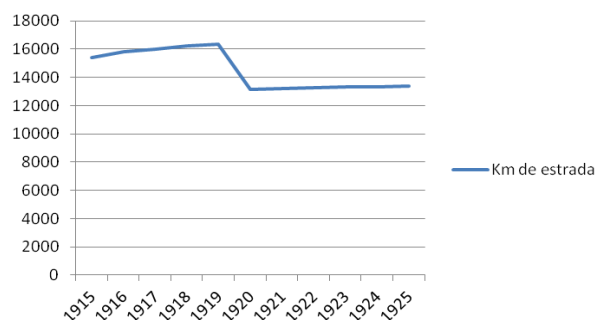
Uma das grandes preocupações dos governos, nestes anos, foi dotar o País dos meios de comunicação essenciais ao desenvolvimento do mercado interno e ao potenciar de relações comerciais externas. De resto, apesar do constante *déficit* orçamental, foram imensas as quantias investidas no melhoramento e alargamento da rede de estradas, no prolongamento e extensão de vários troços de caminhos-de-ferro, e no desenvolvimento e apetrechamento das infra-estruturas portuárias.

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, anos de 1917, 1919, 1921, 1923, 1924, 1925, e 1926.

**GRÁFICO 4**  
Extensão das estradas existentes no continente (em Km)

O nº de kms de estrada teve um aumento lento, mas consistente, entre 1915 e 1925.

A quebra registada em 1920 não representa uma redução no nº de kms existente, está antes relacionada com a alteração registada ao nível das séries estatísticas, as quais deixaram de incluir no cômputo geral as estradas municipais, mantendo apenas os valores para as estradas nacionais, distritais e de serviço.



**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, anos de 1917, 1919, 1921, 1923, 1924, 1925, e 1926.

**Extensão de estradas por distritos (1917)**

Apesar do grande investimento estatal com vista à expansão da rede viária nacional, em 1917, esta continuava a ser manifestamente insuficiente e impeditiva de um desenvolvimento consistente do mercado interno.

Lisboa e Porto eram os distritos que melhor se achavam servidos pela rede viária nacional.

Uma nota para assinalar que o distrito de Setúbal foi apenas criado a 22 de Dezembro de 1926, não existindo, por isso, dados estatísticos específicos para esse distrito anteriores a 1926.

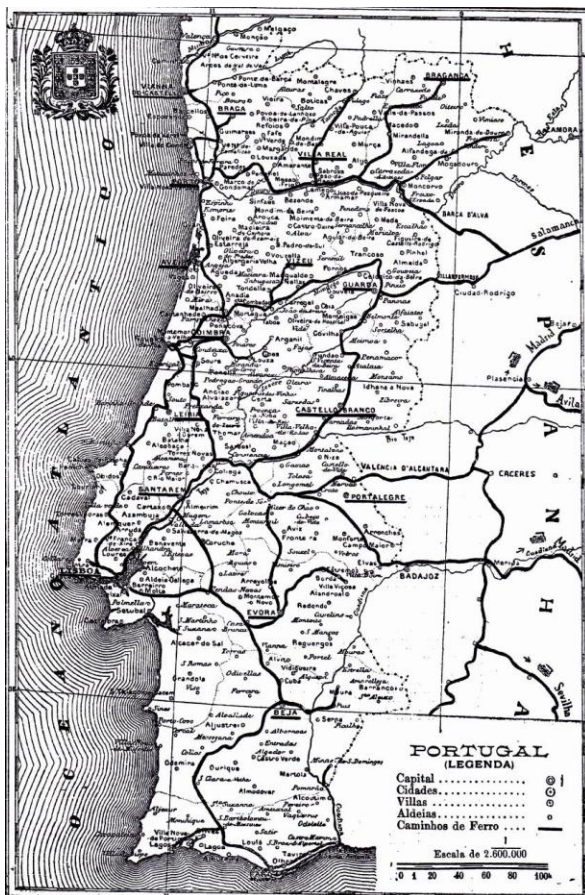
Em 1917, o território do actual distrito de Setúbal incluía-se no distrito de Lisboa. Para a realização do mapa, e por pragmatismo, unimos os dois distritos. Daí o mapa representar também Setúbal com um elevado nº de kms em 1917.



**Mapa 7:** Extensão das estradas existentes no continente, por distritos (1917).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, anos de 1917, 1919, 1921, 1923, 1924, 1925, e 1926.





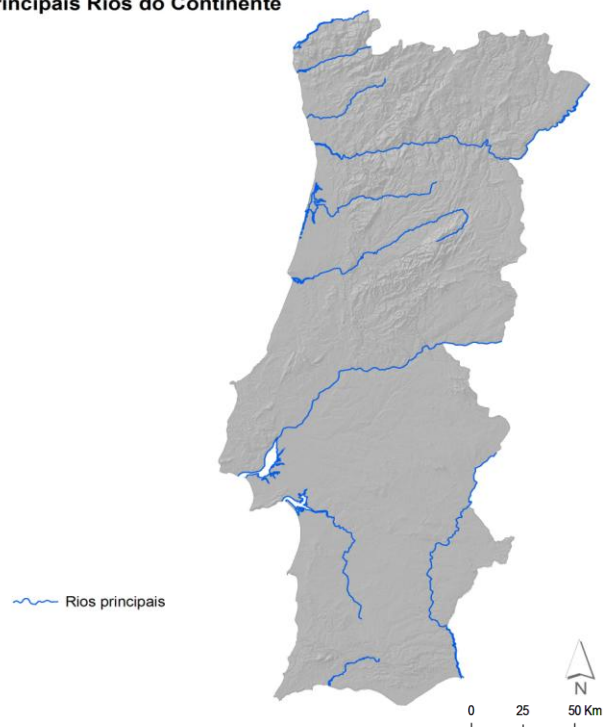
Apesar das falhas e faltas, a rede ferroviária portuguesa, em 1910, cobria já a totalidade do território nacional. Estavam estabelecidas ligações com as principais cidades e sítios portuários.

**Figura 26:** Mapa de Portugal com representação da rede ferroviária (1910).  
**Fonte:** *Anuário Comercial de Portugal*, 1910.

#### 2.1.4. O Meio

##### Principais Rios do Continente

Entre os finais do século XIX e as primeiras décadas do século XX, vários troços dos principais rios portugueses eram ainda navegáveis. Vários dos portos do País localizam-se na foz de rios, sendo por isso interessante avaliar a articulação existente entre o porto e o tráfego fluvial. Não esqueçamos também que, na ausência de uma rede viária e ferroviária capaz de ligar todos os pontos do País, as comunicações fluviais, em certas zonas, acabaram por assumir relativo protagonismo, assegurando as comunicações.



**Mapa 8:** Principais rios do continente.  
**Fonte:** Elaboração própria.

A localização geográfica dos principais rios surge como um exemplo apenas. Além dos rios, variáveis como declives, precipitação, temperatura, níveis de maré, cheias, ventos, correntes, ..., pelos impactos e influência que por vezes exercem no quadro portuário, devem ser igualmente consideradas.

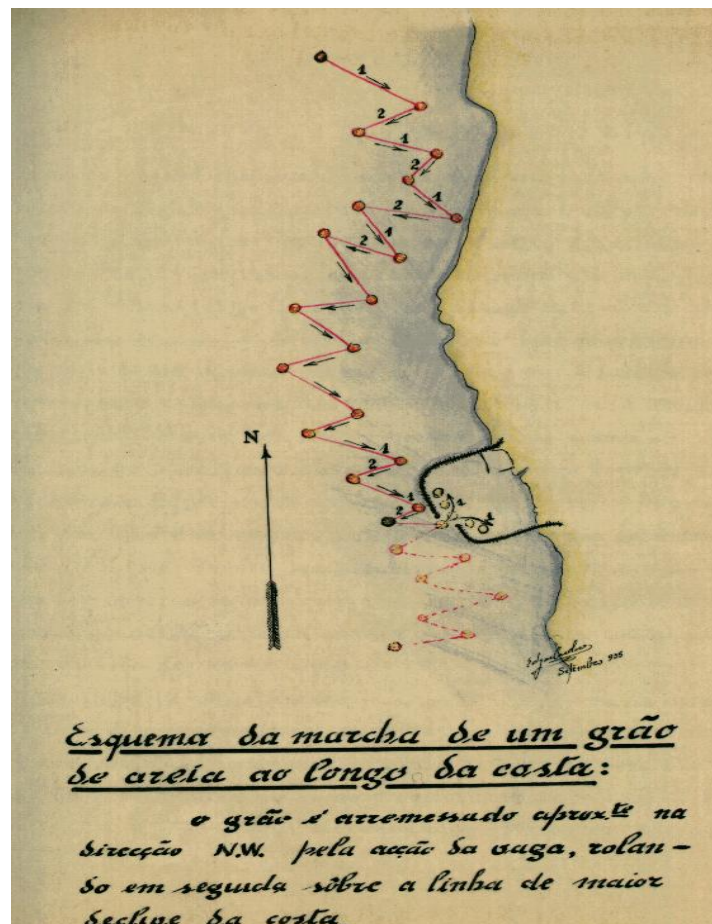


Figura 27: Esboço desenhado pelo Eng. Edgar Mesquita Cardoso para o porto de Leixões (1935).  
 Fonte: <http://paginas.fe.up.pt/~azr/pontes/edgar.htm>

#### QUADRO 17 Cheias no Douro (1873-1903)

Ano	Interrupção da navegação (dias)
1873-1882	167
1883-1892	95
1893-1903	146

Fonte: Adaptado de Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., p. 225.

As implicações da interrupção da navegação são fáceis de perceber...

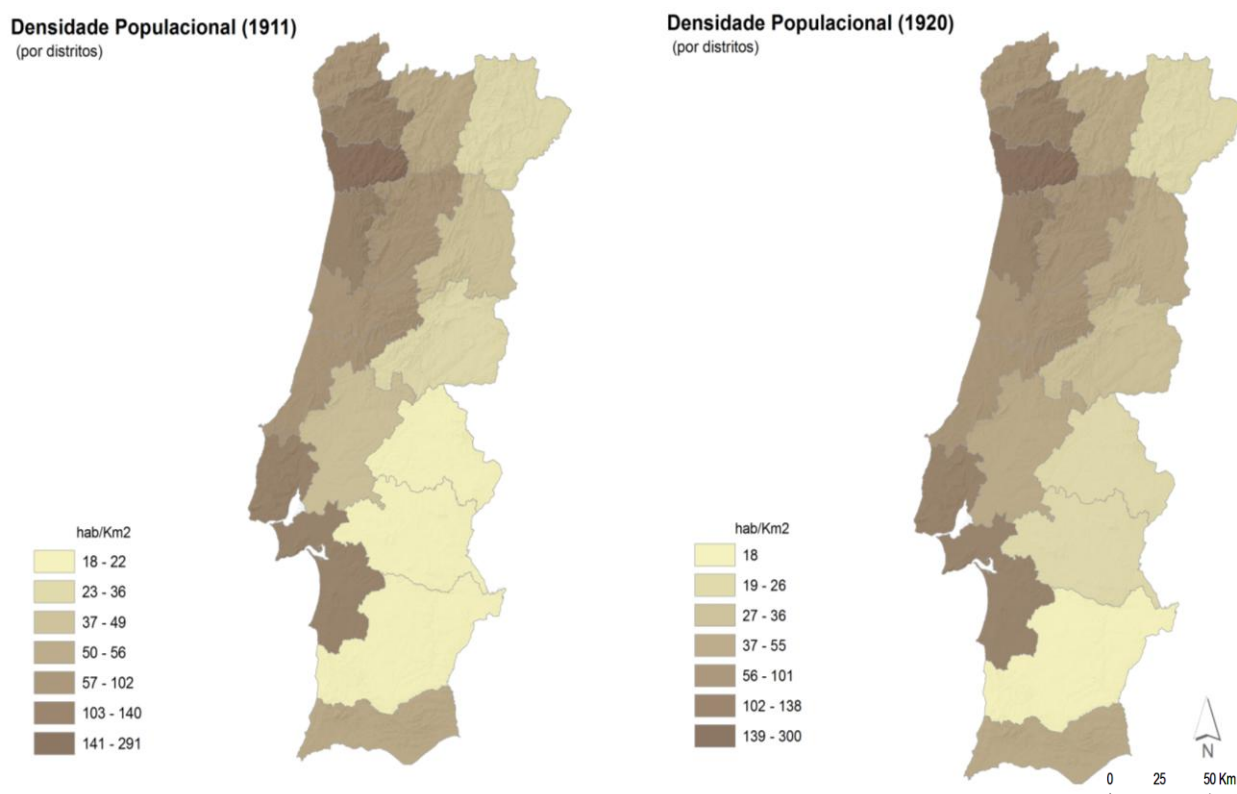
Aliás, esta *especificidade* do porto do Douro foi uma das grandes razões na origem do desenvolvimento do porto de Leixões.



### 2.1.5. A População

Esta é, talvez, uma das variáveis mais importantes para a análise do desenvolvimento e dinâmica do sector portuário.

O crescimento populacional, a distribuição da população, os sectores de actividade dominantes, ..., possibilitam perceber a influência do porto sobre a comunidade local e auxiliam na definição dos *hinterlands* portuários.



**Mapa 9:** Densidade populacional, por distritos, em 1911 e 1920.  
**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, anos de 1917, 1919, 1921, 1923, 1924, 1925, e 1926.

Entre 1911 e 1920, nota-se um ligeiro aumento ao nível da densidade populacional nos distritos do litoral do País, tendência que se irá acentuar nos anos seguintes.

## 2.2. Sector Portuário

A partir deste ponto as variáveis consideradas começam a *afunilar*, incidindo as análises em elementos e realidades mais directamente relacionados com o sector portuário. Convém referir que as variáveis apresentadas não esgotam, nem pretendem esgotar, as possibilidades de análise.

## Classificação definitiva dos portos do continente

(Decreto nº16728, 13 de Abril de 1929)

Com a publicação do Decreto nº16728, em Abril de 1929, os portos do continente foram, pela primeira vez, classificados e hierarquizados, segundo um critério uniforme e nacional.

Ficaram arrumados em 4 classes:

-**Portos de 1ª classe:** Lisboa e Douro-Leixões;

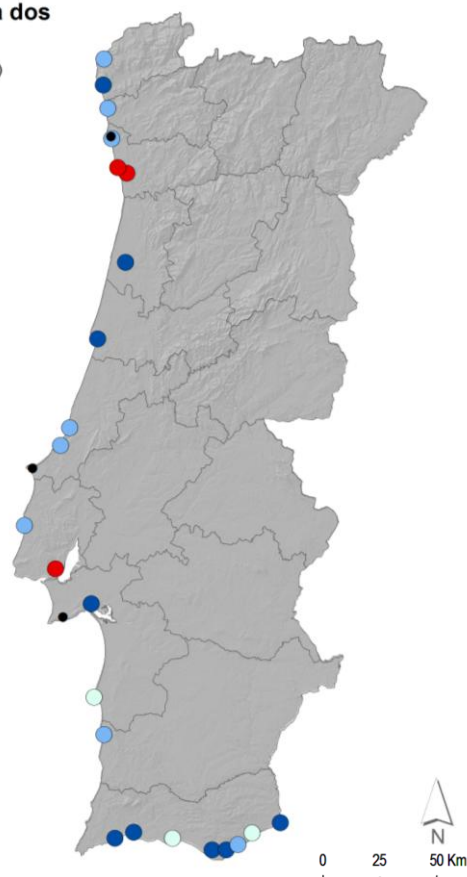
-**Portos de 2ª classe:** Viana do Castelo, Aveiro, Figueira da Foz, Setúbal, Lagos, Portimão, Faro-Olhão e Vila Real de Santo António;

-**Portos de 3ª classe:** Sines, Albufeira e Tavira;

-**Portos de 4ª classe:** Caminha, Esposende, Vila do Conde, Nazaré, S. Martinho do Porto, Ericeira, Vila Nova de Milfontes e Fuzeta;

-**Portos de pesca:** Póvoa de Varzim, Peniche e Sesimbra.

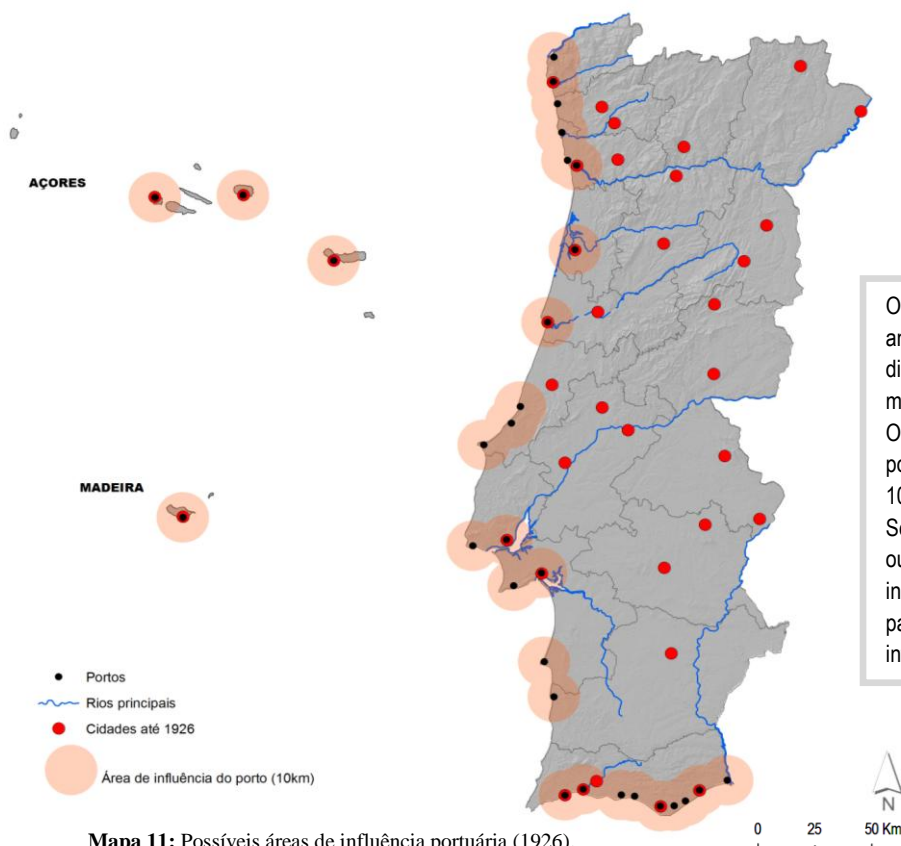
- Portos de 1ª Classe
- Portos de 2ª Classe
- Portos de 3ª Classe
- Portos de 4ª Classe
- Portos de Pesca



Mapa 10: Classificação definitiva dos portos do continente (1929).

Fonte: Decreto nº16728, de 13 de Abril de 1929.

## Possíveis áreas de influência portuária (1926)



O cruzamento de variáveis permite novas análises e possibilita perceberem-se dinâmicas e fenómenos que de outro modo não seriam facilmente observáveis. O mapa ao lado cruza as localizações de portos com cidades, e calcula um raio de 10km em redor de cada porto. Será, no entanto, necessário cruzar ainda outras variáveis (tecido económico e industrial, estradas, caminhos-de-ferro...) para traçar, com maior rigor, a área de influência ou o *hinterland*, de cada porto.

Mapa 11: Possíveis áreas de influência portuária (1926).

Fonte: Decreto nº16728, de 13 de Abril de 1929.

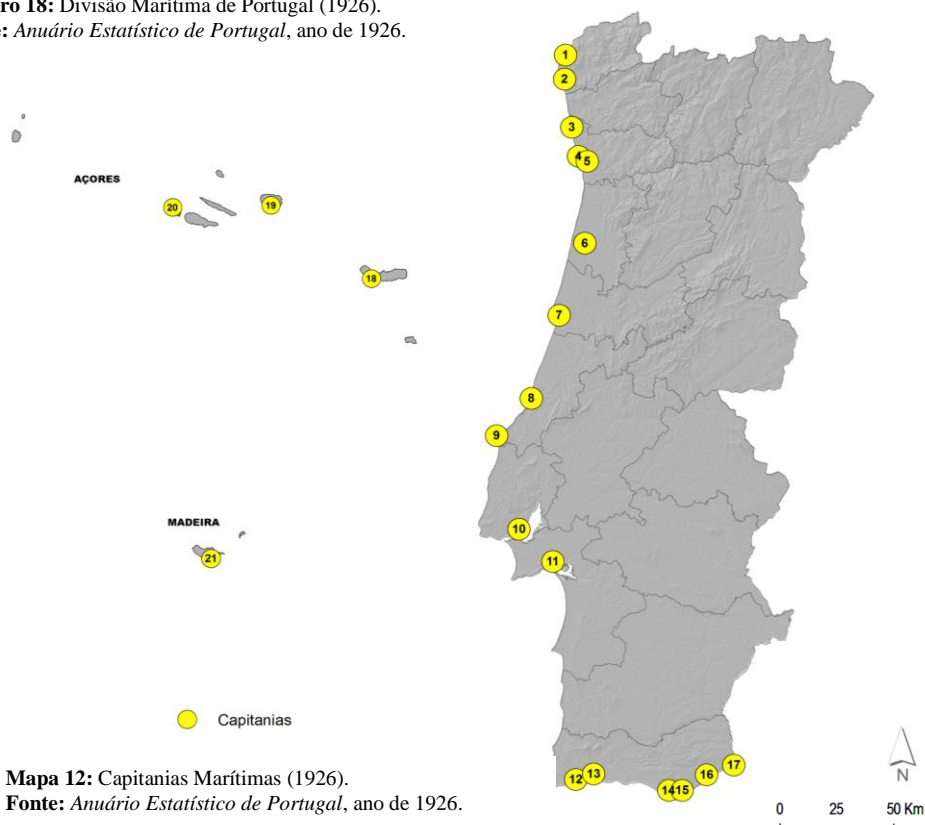
### 2.2.1. Divisão Marítima de Portugal

Em 1926, de acordo com o *Anuário Estatístico de Portugal*, encontrava-se o sector portuário nacional estruturado da seguinte forma:

	Departamentos	Capitanias	Mapa	Delegações	Mapa
CONTINENTE	Departamento Marítimo do Norte	Porto de Caminha	1	Ancora	22
		Porto de Viana do Castelo	2	Esposende	23
		Porto de Póvoa do Varzim	3	Vila do Conde	24
		Porto de Leixões	4	-	-
		Porto do Porto	5	-	-
		Porto de Aveiro	6	-	-
		Porto da Figueira da Foz	7	-	-
	Departamento Marítimo do Centro	Porto da Nazaré	8	S. Martinho	25
		Porto de Peniche	9	Foz do Arelho	26
		Porto de Lisboa	10	Ericeira	27
				Cascais	27
				Barreiro	29
				Trafaria	30
				Vila Franca de Xira	31
		Porto de Setúbal	11	Sesimbra	32
				Sines	33
				Vila Nova de Milfontes	34
	Departamento Marítimo do Sul	Porto de Lagos	12	-	-
		Porto de Vila Nova de Portimão	13	Albufeira	35
		Porto de Faro	14	Quarteira	36
		Porto de Olhão	15	Fuseta	37
		Porto de Tavira	16	-	-
		Porto de Vila Real de Santo António	17	-	-
ILHAS	Porto de Ponta Delgada	18	18	Vila Franca do Campo	38
				Vila do Porto	39
				Ribeira Grande	40
	Porto de Angra do Heroísmo	19	19	Velas	41
				Santa Cruz	42
				S. Roque	43
	Porto da Horta	20	20	Lajes	44
				Santa Cruz	45
				Corvo	46
	Porto do Funchal	21	21	Porto Santo	47

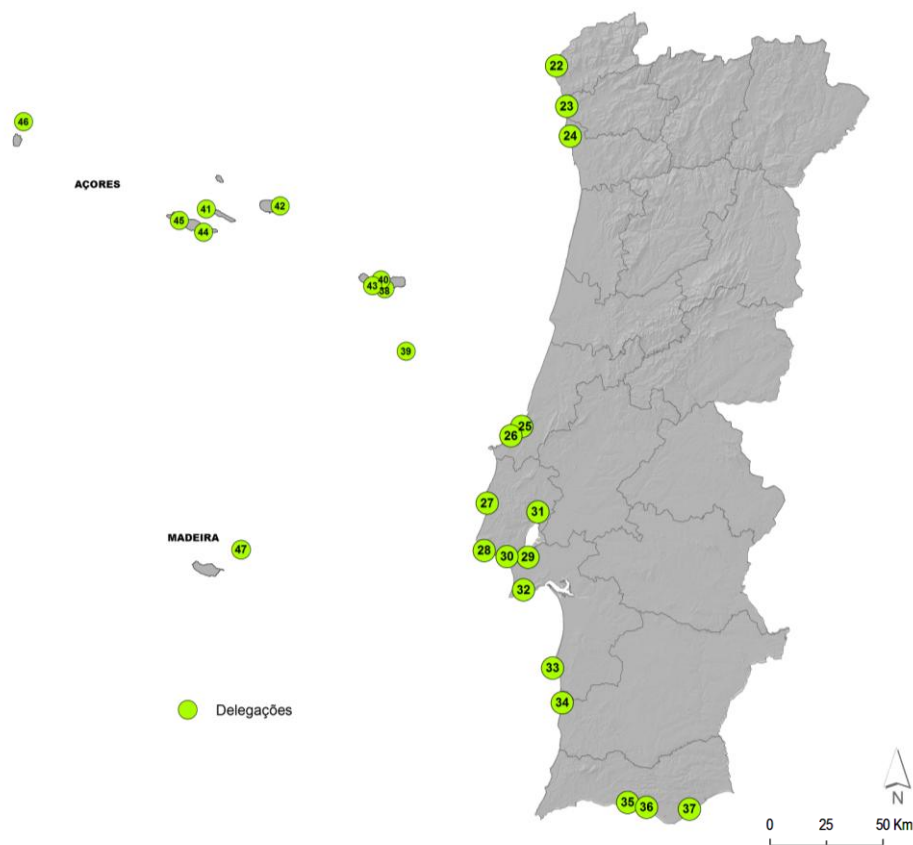
**Quadro 18:** Divisão Marítima de Portugal (1926).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1926.



**Mapa 12:** Capitanias Marítimas (1926).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1926.

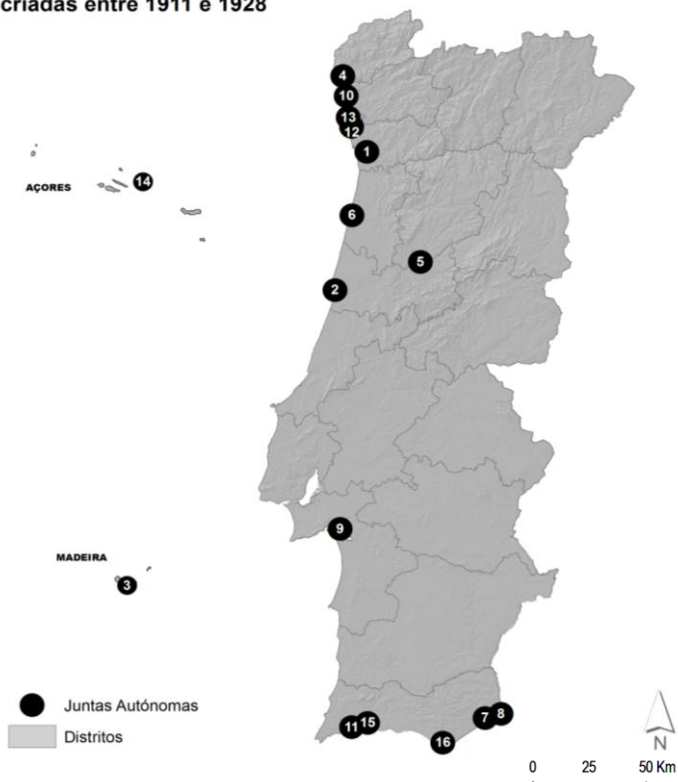


**Mapa 13:** Delegações Marítimas (1926).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1926.

### 2.2.2. Juntas Autónomas Portuárias

**Juntas Autónomas Portuárias  
criadas entre 1911 e 1928**



De modo a evitar dispêndios irreflectidos de capital, decidiu apostar-se numa estrutura local, dependente do Estado, que, pela proximidade no terreno, teria maior possibilidade de se inteirar das efectivas necessidades de cada porto. Contudo, apesar da maior autonomia administrativa e financeira, as receitas obtidas pelas Juntas não foram suficientes para fazer face às constantes necessidades de melhoramento e reparação dos portos nacionais.

**Mapa 14:** Juntas Autónomas Portuárias criadas entre 1911 e 1928.

**Fonte:** *Diário do Governo*, anos de 1910 a 1930.

Juntas Autónomas	Mapa
Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões).	1
Junta Autónoma das Obras do Porto do Funchal.	3
Junta autónoma das obras do porto de Viana do Castelo e do rio Lima.	4
Junta do Rio Mondego.	5
Junta Autónoma do Porto e Barra da Figueira da Foz.	2
Junta Autónoma da ria e barra de Aveiro.	6
Junta Autónoma das Obras do Porto e Barra de Tavira.	7
Junta Autónoma do porto Comercial do Vila Real de Santo António.	8
Junta Autónoma das Obras do porto e barra de Setúbal e do rio Sado.	9
Junta Autónoma das Obras do porto e barra de Esposende e do rio Cávado.	10
Junta Autónoma do porto comercial de Lagos.	11
Junta Autónoma das obras do porto e barra de Vila do Conde e do Rio Ave.	12
Junta Autónoma do Porto da Póvoa do Varzim.	13
Junta Autónoma das Obras dos Portos de Angra do Heroísmo.	14
Junta Autónoma do porto de Portimão.	15
Junta Autónoma do Porto Comum de Faro-Olhão.	16

**Quadro 19:** Juntas Autónomas Portuárias criadas entre 1911 e 1928.

**Fonte:** *Diário do Governo*, anos de 1910 a 1930.

### 2.2.3. Infra-estruturas de apoio

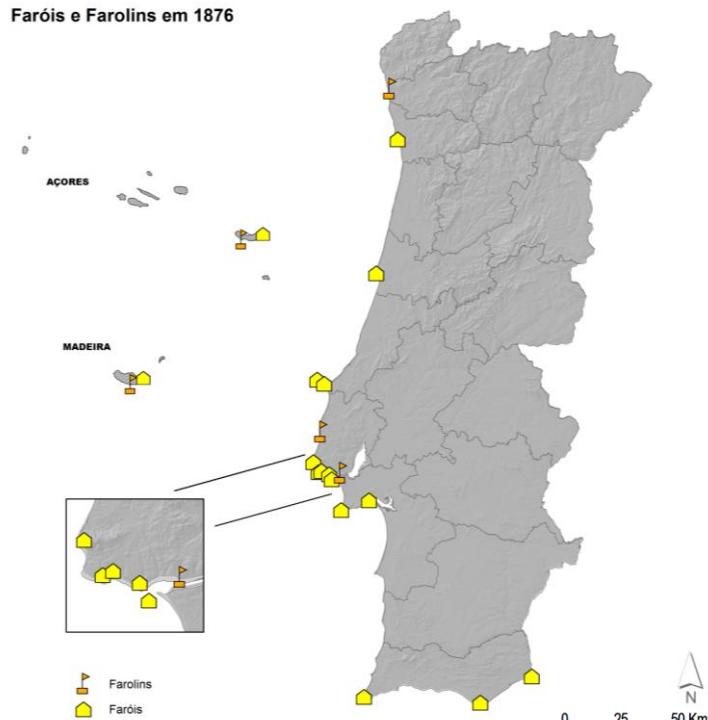
Em 1876, a rede de faróis (16) e farolins (5) não cobria ainda todo o território continental e insular. Várias eram as regiões que se encontravam ainda completamente desprovidas deste tipo de sinalização. Situação que originava frequentes acidentes, naufrágios e constantes queixas por parte das populações.

**Postos de sinalização em caso de mau tempo (1925)**



**Mapa 16:** Postos de Sinalização em caso de mau tempo (1925).  
**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1925.

**Faróis e Farolins em 1876**

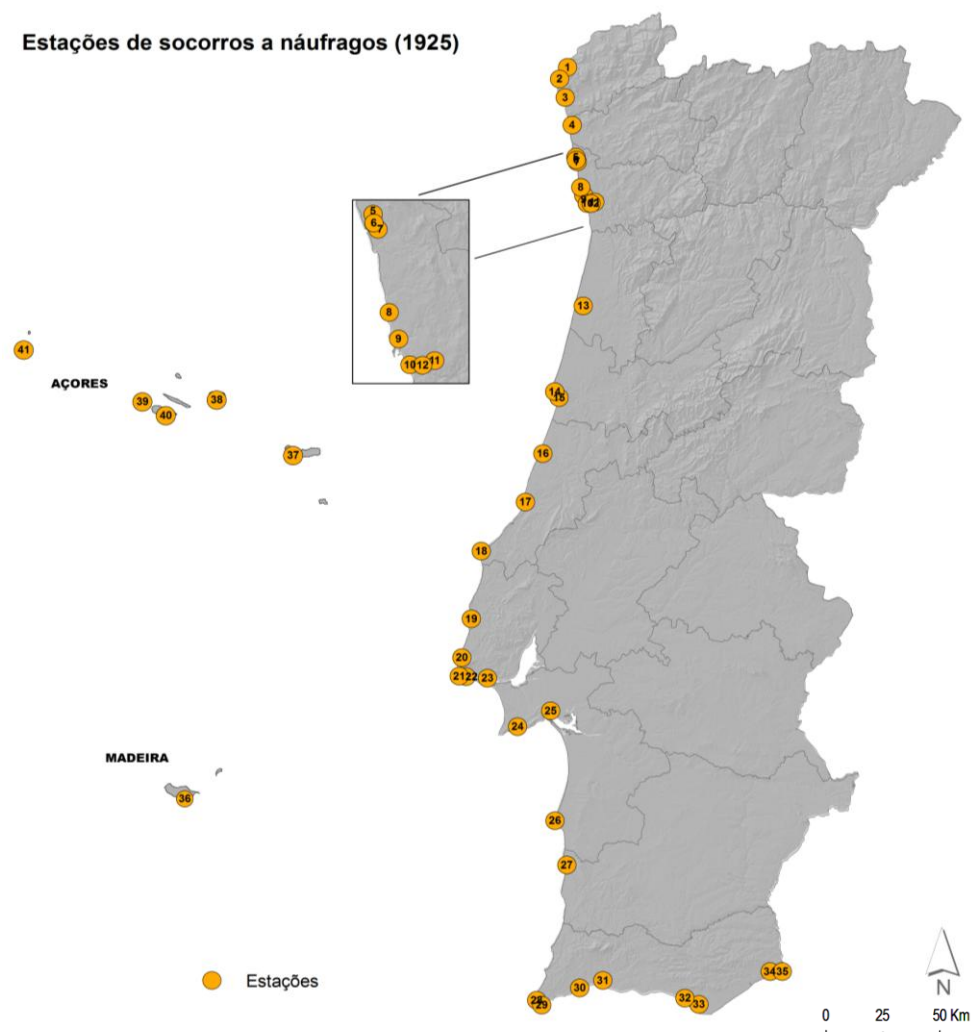


**Mapa 15:** Faróis e Farolins em 1876.

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1875.

Em 1925, os postos de sinalização em caso de mau tempo cobriam a quase totalidade da costa, contavam-se 19. As lições do passado haviam mostrado a premência da aposta na multiplicação deste tipo de estruturas.

### Estações de socorros a náufragos (1925)



**Mapa 17:** Estações de socorros a náufragos (1925).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1925.

Estações	Mapa	Estações	Mapa
Caminha	1	Cascais	22
Âncora	2	Paço de Arcos	23
Viana do Castelo	3	Sesimbra	24
Esposende	4	Setúbal	25
Póvoa de Varzim	5	Sines	26
Caxinas	6	Vila Nova de Milfontes	27
Vila do Conde	7	Sagres	28
Angeiras	8	Ponta da Baleeira	29
Leixões	9	Lagos	30
Foz do Douro	10	Portimão	31
Porto	11	Barra do Ancão	32
Afurada	12	Barra de Faro e Olhão	33
Aveiro	13	Barra de Tavira	34
Buarcos	14	Vila Real de Santo António	35
Figueira da Foz	15	Funchal	36
Vieira de Leiria	16	Ponta Delgada	37
Nazaré	17	Angra do Heroísmo	38
Peniche	18	Horta	39
Ericeira	19	Lajes do Pico	40
Praia das Maças	20	Ilha das Flores	41
Cabo Raso	21		

**Quadro 20:** Estações de socorros a naufragos (1925).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1925.

As 41 estações de socorros a náufragos existentes em 1925 criavam uma consistente malha ao longo da costa portuguesa. A maior concentração de estações em torno de Douro-Leixões, Caminha e Viana do Castelo justifica-se pela maior força das marés e ventos e frequente mau tempo.

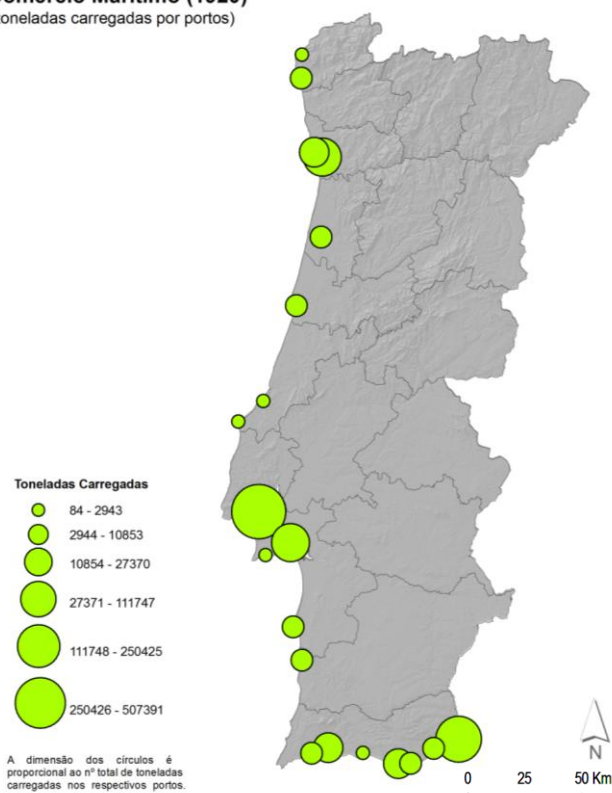


## 2.2.4. Movimento Portuário

As estatísticas relativas aos movimentos e transacções comerciais, em espaços portuários, permitem realizar interessantes análises: identificar os principais produtos exportados e importados; perceber a origem e destino das embarcações, e os circuitos comerciais inter-países; avaliar o peso relativo de cada porto (*ranking*) num mesmo momento e ao longo do tempo; perceber momentos de contracção ou expansão das relações comerciais por via marítima; avaliar os impactos da conjuntura (crises, guerras, contendas diplomáticos...) no comportamento e dinamismo portuário, (...).

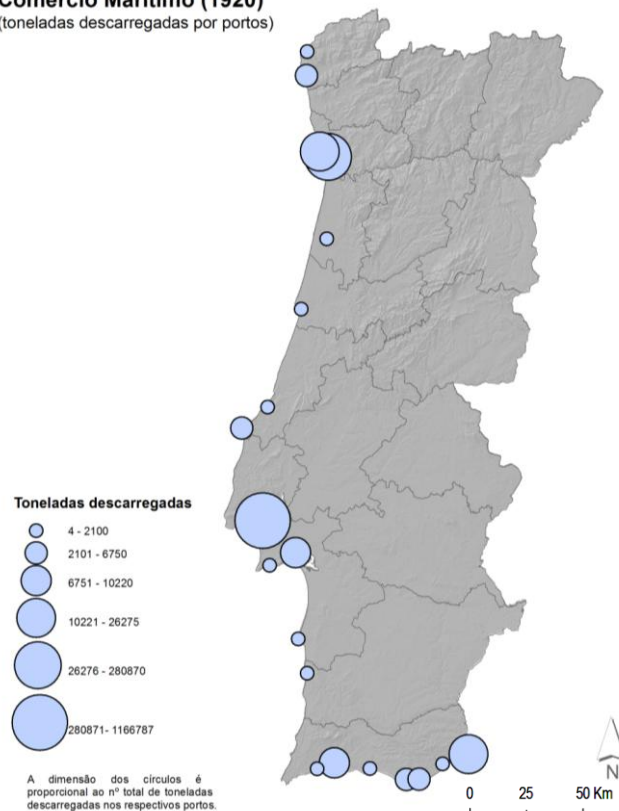
De referir que as variáveis consideradas neste ponto não esgotam as possibilidades de estudo, e as análises realizadas não pretenderam ser exaustivas, representam apenas um caminho de análise possível.

**Comércio Marítimo (1920)**  
(toneladas carregadas por portos)



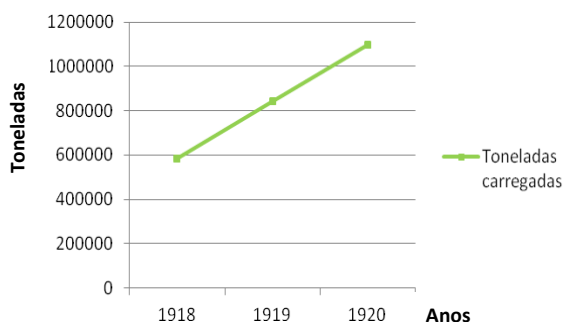
**Mapa 18:** Comércio Marítimo (1920). Toneladas carregadas.  
**Fonte:** Anuário Estatístico de Portugal, ano de 1920.

**Comércio Marítimo (1920)**  
(toneladas descarregadas por portos)



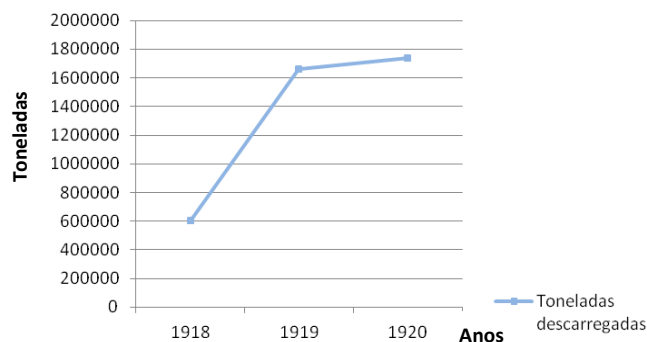
**Mapa 19:** Comércio Marítimo (1920). Toneladas descarregadas.  
**Fonte:** Anuário Estatístico de Portugal, ano de 1920.

Lisboa, Douro, Leixões, Vila Real de Santo António, Setúbal e Portimão foram os portos com maior volume de toneladas carregadas e descarregas registado em 1920.



**Gráfico 5:** Comércio Marítimo (1918-1920). Toneladas carregadas.  
**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1920.

Nota: Os valores correspondem ao total de toneladas carregadas nos portos continentais e insulares, em navios de vapor e vela, em cada ano.

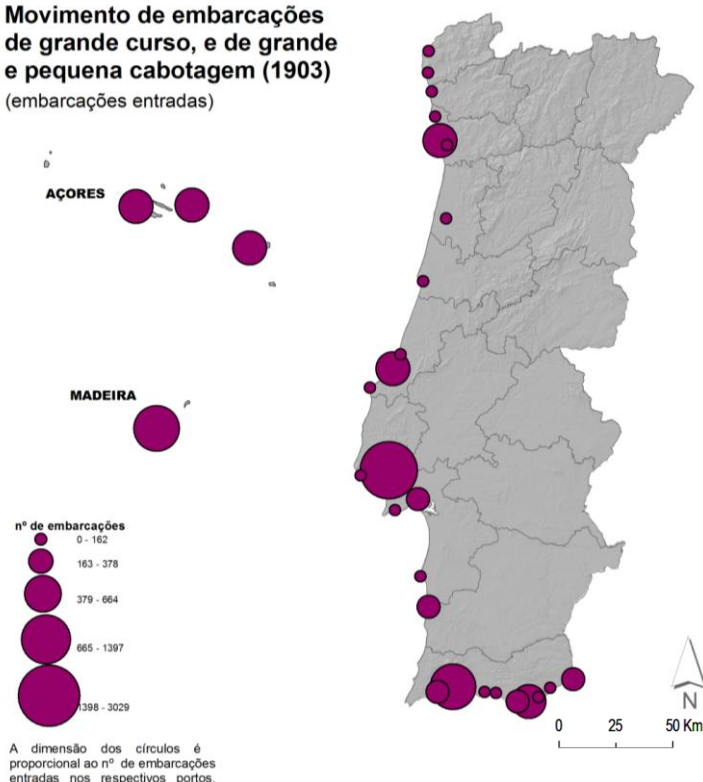


**Gráfico 6:** Comércio Marítimo (1918-1920). Toneladas descarregadas.  
**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1920.

Nota: Os valores correspondem ao total de toneladas descarregadas nos portos continentais e insulares, em navios de vapor e vela, em cada ano.

Apenas em 1920 o comércio marítimo nacional normaliza valores e cargas. Convém lembrar que, entre 1914 e 1918, a I Guerra Mundial desestruturou, por completo, o regular funcionamento dos circuitos comerciais, reduziu e desregulou a circulação marítima. O rápido aumento dos valores de tonelagem, patente nos gráficos anteriores, ocorre já no período pós-belicista.

**Movimento de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1903)**  
(embarcações entradas)

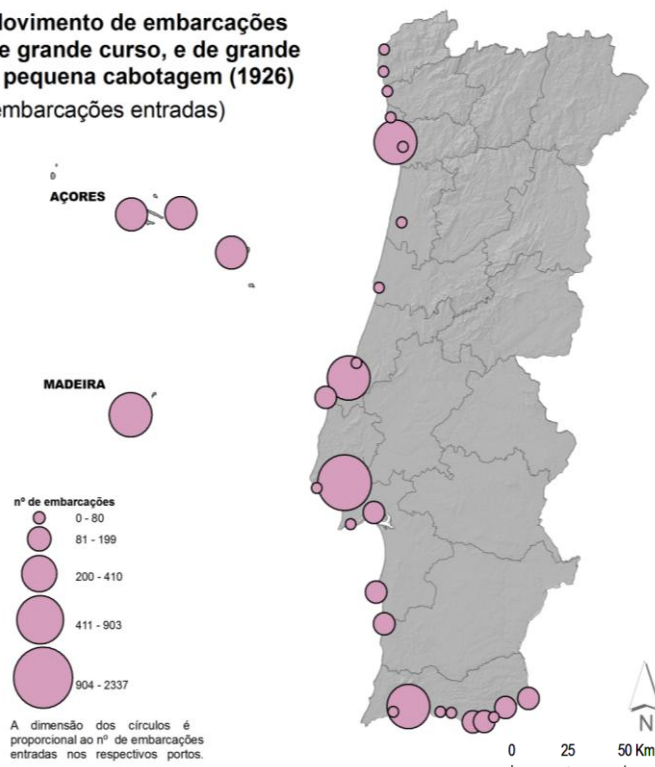


**Mapa 20:** Movimento de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1903).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1903.

Nota: Os valores para as ilhas foram agrupados por distritos (Funchal, Angra do Heroísmo, Horta e Ponta Delgada) e correspondem ao somatório das embarcações entradas nos vários portos insulares.

**Movimento de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1926)**  
(embarcações entradas)



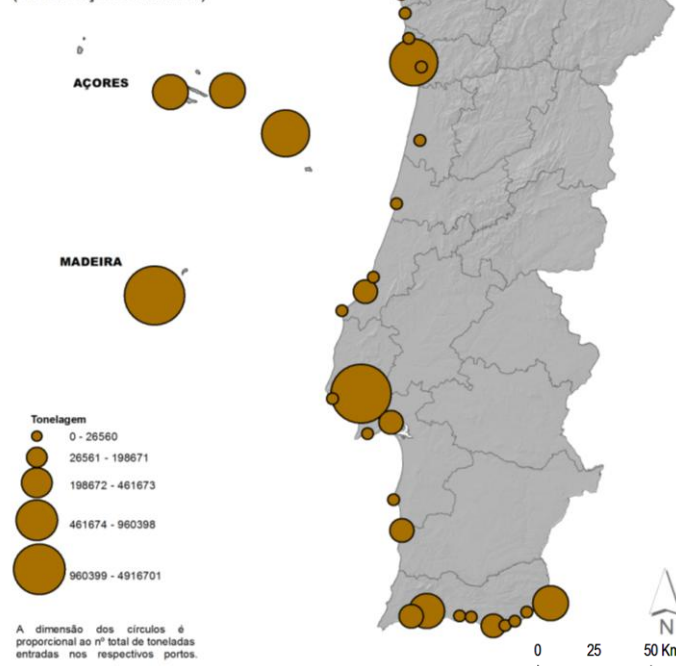
**Mapa 21:** Movimento de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1926).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1926.

Nota: Os valores para as ilhas foram agrupados por distritos (Funchal, Angra do Heroísmo, Horta e Ponta Delgada) e correspondem ao somatório das embarcações entradas nos vários portos insulares.



**Tonelagem de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1903)**  
(embarcações entradas)

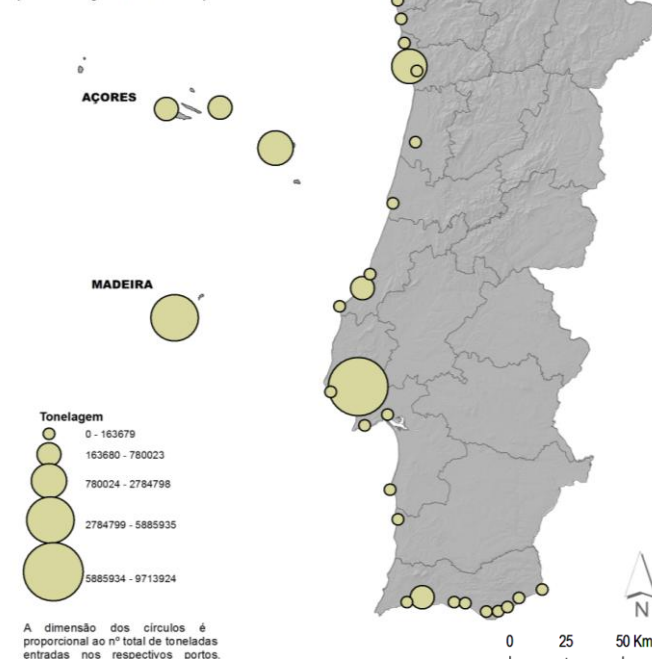


**Mapa 22:** Tonelagem de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1903).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1903.

Nota: Os valores para as ilhas foram agrupados por distritos (Funchal, Angra do Heroísmo, Horta e Ponta Delgada) e correspondem ao somatório das tonelagens entradas nos vários portos insulares.

**Tonelagem de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1926)**  
(embarcações entradas)



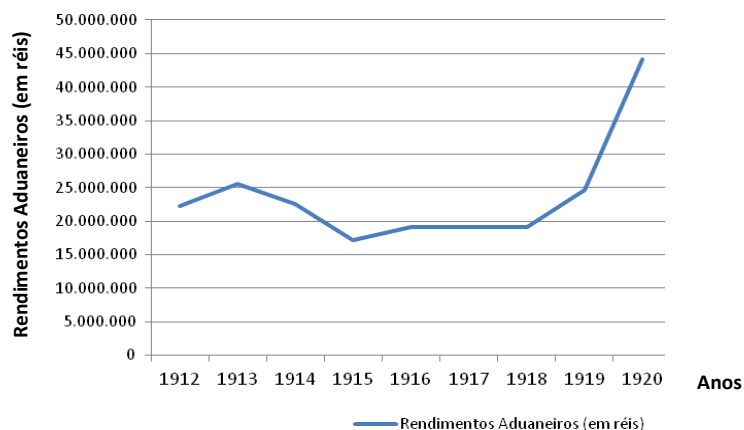
**Mapa 23:** Tonelagem de embarcações de grande curso, e de grande e pequena cabotagem (1926).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, ano de 1926.

Nota: Os valores para as ilhas foram agrupados por distritos (Funchal, Angra do Heroísmo, Horta e Ponta Delgada) e correspondem ao somatório das tonelagens entradas nos vários portos insulares.

É interessante verificar que entre 1903 e 1926, a diminuição do nº de embarcações entradas nos portos nacionais é acompanhada por um aumento ao nível da tonelagem. Se analisarmos os valores para todos os anos nesse intervalo chegaremos à mesma conclusão. Deve-se esta situação ao facto de, entre os finais do século XIX e as primeiras décadas do século XX, se estar a operar a transição de embarcações à vela para embarcações a vapor, as quais sendo de maiores dimensões, permitem simultaneamente reduzir o nº de viagens e transportar vez maiores volumes de carga de uma só vez.

Relativamente a *rankings*, Lisboa e Leixões mantêm o seu protagonismo, como principais portos nacionais, ao passo que os restantes portos parecem ter um papel tendencialmente mais apagado no conjunto nacional.

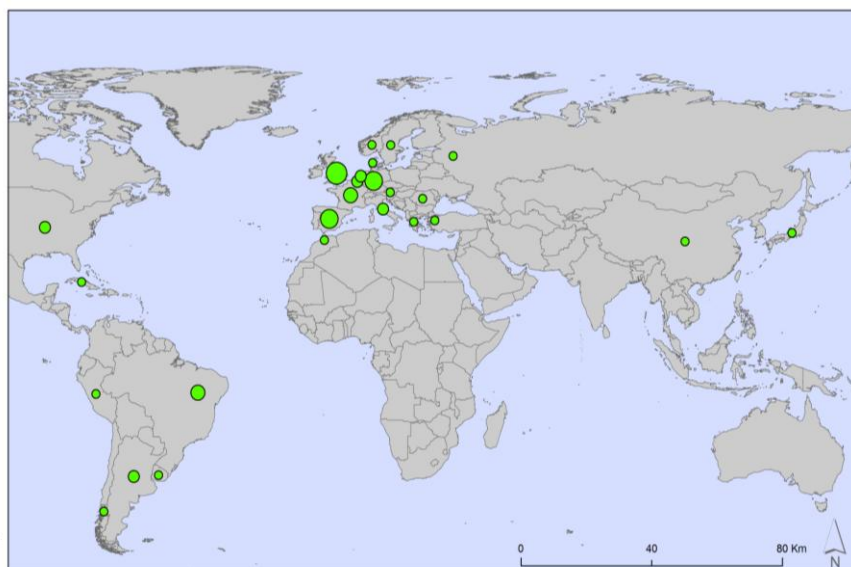
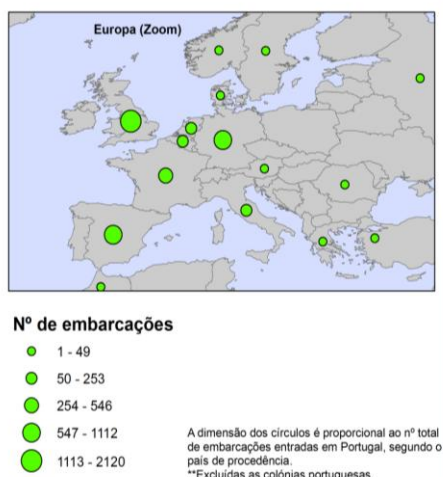


**Gráfico 7:** Rendimentos Aduaneiros (1912-1920).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, anos de 1917, 1919, 1921, 1923.

A brusca quebra que se regista ao nível dos rendimentos aduaneiros a partir de 1914 e que se mantem até 1918 deve-se ao contexto bélico da I Guerra Mundial. O clima de guerra reduziu bastante os volumes do comércio marítimo, o que, por sua vez, se repercutiu na diminuição dos rendimentos das alfândegas.

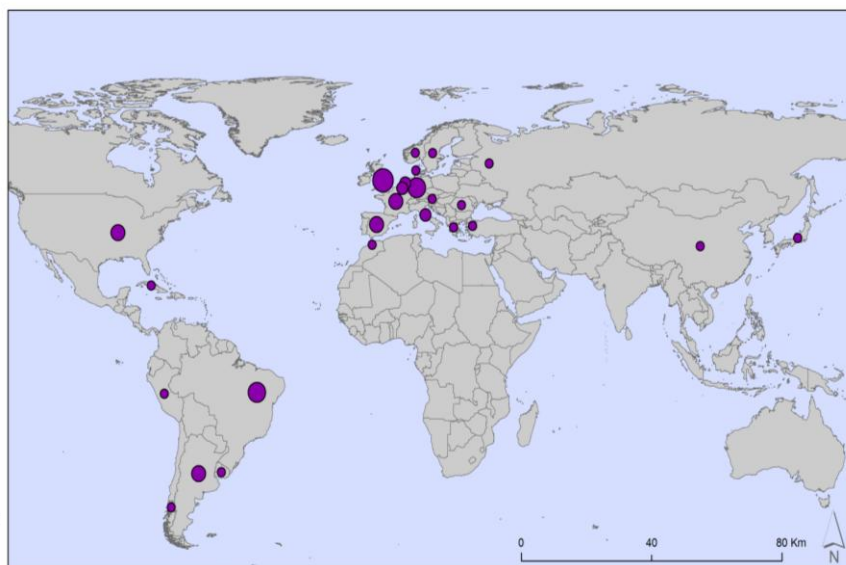
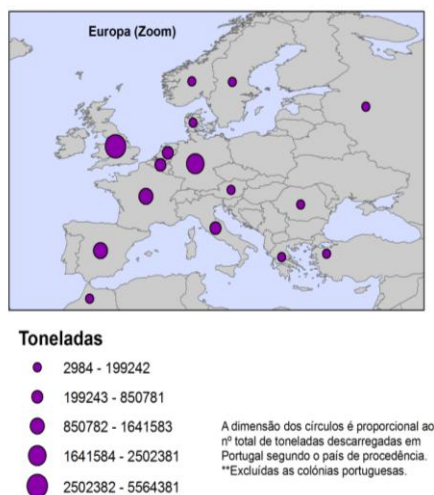
### Embarcações entradas em Portugal (1912) (por países de procedência\*\*)



**Mapa 24:** Embarcações entradas em Portugal (1912).  
**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, anos de 1917, 1919.

Nota: Não se consideraram os valores referentes às colónias portuguesas, devido a existirem várias lacunas nos dados estatísticos para 1912.

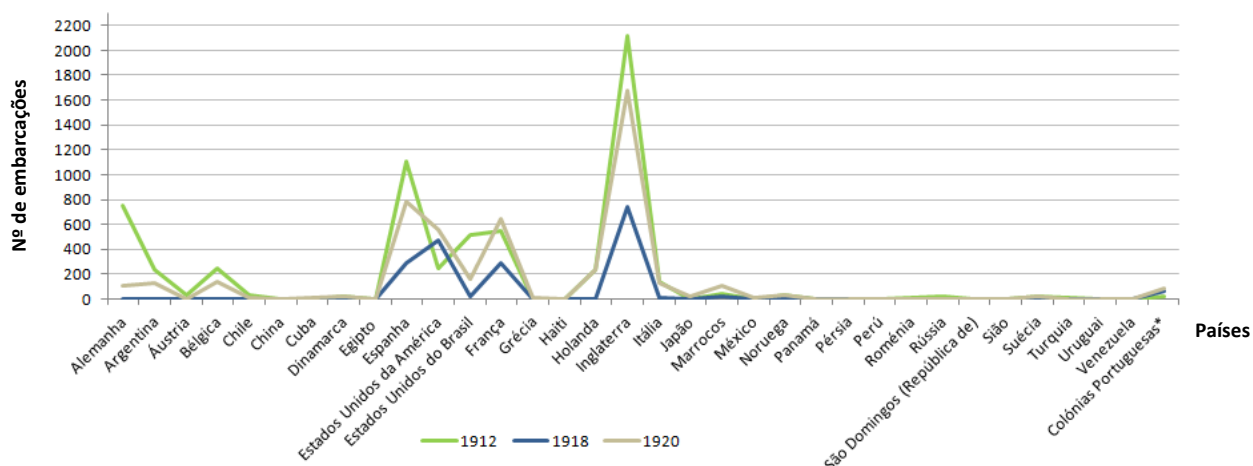
### Mercadorias entradas em Portugal (1912) (por países de procedência\*\*)



**Mapa 25:** Mercadorias entradas em Portugal (1912).  
**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, anos de 1917, 1919.

Nota: Não se consideraram os valores referentes às colónias portuguesas, devido a existirem várias lacunas nos dados estatísticos para 1912.

É interessante identificar os países com os quais Portugal estabelecia ligações comerciais por via-marítima. Analisar o comércio marítimo, em tempo longo, permitirá perceber a evolução e tendências das redes de comércio; identificar momentos de contracção ou expansão das relações comerciais por via marítima; e avaliar os impactos da conjuntura (crises, guerras, contendas diplomáticas...) no comportamento e dinamismo portuário nacional e internacional.

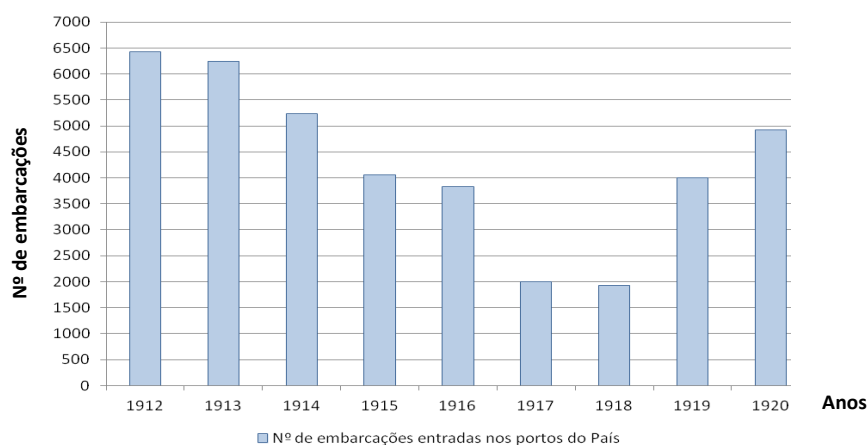


**Gráfico 8:** N° de embarcações entradas nos portos do País, por países de procedência, nos anos de 1912, 1918 e 1920.

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, anos de 1917, 1919, 1921.

Nota: O valor relativo às colónias portuguesas, para o ano de 1912, não representa, de facto, o total do n° de embarcações, devido a existirem várias lacunas nos dados estatísticos.

No seu conjunto, estes três anos, 1912, 1918 e 1920, permitem identificar as relações comerciais preferenciais de Portugal. A quebra registada no n° de embarcações entradas nos portos portugueses, em 1918, está directamente relacionada com a I Guerra Mundial.



**Gráfico 9:** N° de embarcações entradas nos portos do País (1912-1920).

**Fonte:** *Anuário Estatístico de Portugal*, anos de 1917, 1919, 1921.

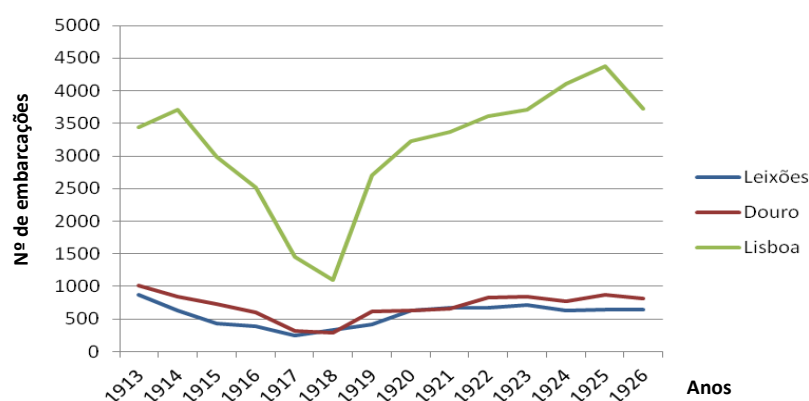
O contexto de guerra afectou indubitavelmente as relações marítimas entre os diversos países. As variações verificadas no gráfico anterior são clara prova de que o contexto externo e a situação nos países de *vorland* influenciam também a *performance* portuária.

### 2.3. Porto a Porto

Neste ponto, seguindo a lógica de *afunilamento*, as nossas atenções centram-se no objecto de estudo, o porto. Após as várias análises de enquadramento e inserção do objecto de estudo no todo nacional, após as necessárias contextualizações históricas, após os importantes enquadramentos político-económicos, o *atlas portuário* deverá dedicar-se ao estudo e análise do desenvolvimento dos portos nacionais, *porto a porto*. As variáveis que tiverem sido identificadas até este ponto irão seguramente pontenciar o conhecimento que se terá acerca da situação de cada porto e darão origem a novas análises e conclusões.

Uma abordagem *porto a porto*, permite que se dê atenção a particularismos e especificidades que, seguramente, se perdem numa análise que apenas considere o sector portuário como *um todo*. Um atlas portuário deve, pois, reunir as duas abordagens.

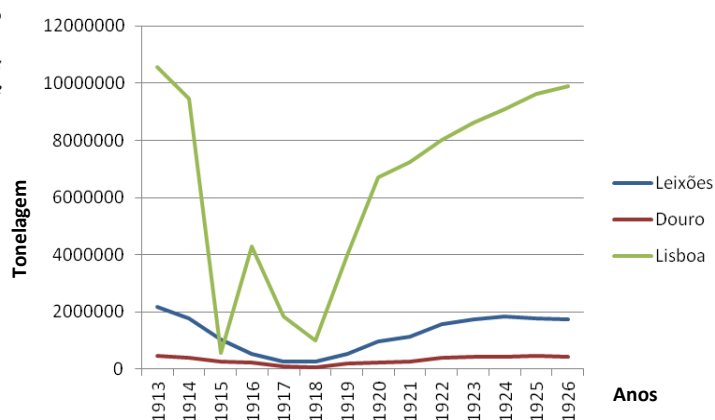
Sendo impraticável apresentarmos aqui todas as variáveis passíveis de análise, ou sequer todos os portos nacionais, chamaremos à atenção para algumas delas em três portos, Douro, Leixões e Lisboa, que são, de resto, os três portos a que mais incisivamente nos dedicámos desde o início deste trabalho.



**Gráfico 10:** N° de embarcações entradas nos portos de Leixões, Douro e Lisboa (1913-1926).

**Fonte:** Relatório e Contas da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), anos de 1913 a 1926; Relatório e Contas da Exploração do Porto de Lisboa, anos de 1913 a 1930.

Sendo estes os três principais portos do País, é notória a preponderância do porto de Lisboa. Quer no n° de embarcações, quer nas toneladas, seja em período de conflito internacional (1914-1918), seja em tempo de paz, é, efectivamente, o porto de Lisboa que apresenta maior movimento marítimo.

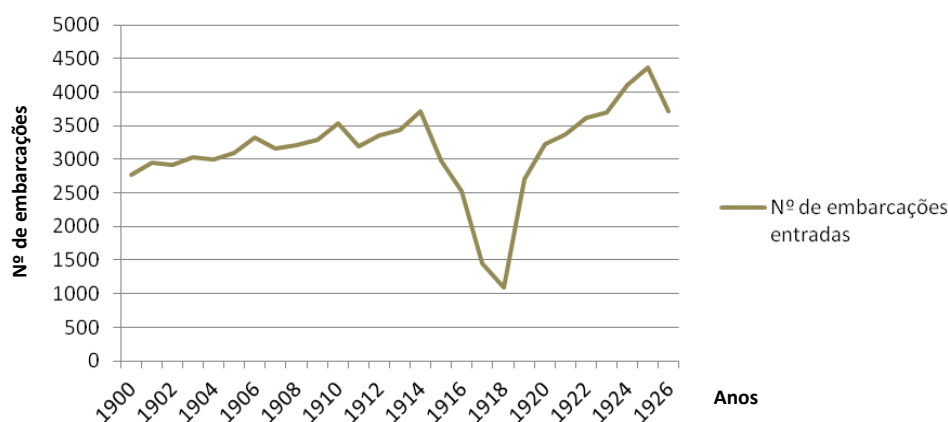


**Gráfico 11:** Tonelagem dos navios entrados nos portos de Leixões, Douro e Lisboa (1913-1926).

**Fonte:** Relatório e Contas da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), anos de 1913 a 1926; Relatório e Contas da Exploração do Porto de Lisboa, anos de 1913 a 1930.

### 2.3.1. Porto de Lisboa

#### 2.3.1.1. Movimento Portuário



**Gráfico 12:** N° de embarcações entradas no porto de Lisboa (1900-1926).

**Fonte:** Relatório e Contas da Administração do Porto de Lisboa, anos de 1907 a 1930.



**Gráfico 13:** Mercadorias carregadas e descarregadas no porto de Lisboa (1904-1926).

**Fonte:** Relatório e Contas da Administração do Porto de Lisboa, anos de 1907 a 1930.

O movimento marítimo e os tráfegos são importantes para percebermos a dinâmica e evolução de um determinado porto. Analisar estas variáveis na longa duração permite identificar períodos de maior dinamismo ou ruptura e traçar tendências.

O cruzamento deste tipo de dados com outros, como a localização do porto, a caracterização sócio-económica da área envolvente, ou as acessibilidades, permite, por exemplo, definir o *hinterland portuário*, e identificar o perfil de funcionamento do porto.



### 2.3.1.2. Rendimentos Aduaneiros

Anos	Receitas (em réis)
1899	11.760.593,83
1900	12.259.685,31
1901	11.469.630,72
1902	10.754.379,66
1903	12.255.766,13

**Quadro 21:** Rendimentos da alfândega de Lisboa e suas delegações (1899-1903).

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, Parte III, p. 325.

### 2.3.1.3. Infra-estruturas

Esta é a variável que nos permite *desenhar* o porto, ou seja, analisá-lo enquanto estrutura física, perceber como as várias secções, serviços e estruturas se organizam no espaço, e como se articulam e *arrumam*, nesse espaço, as diversas funcionalidades portuárias.

Acompanhar a evolução da *construção* do porto e das suas infra-estruturas, enquadrando-as historicamente, possibilita, igualmente, identificar fases de crescimento portuário, e formas de articulação entre o porto e a cidade/*hinterland*.

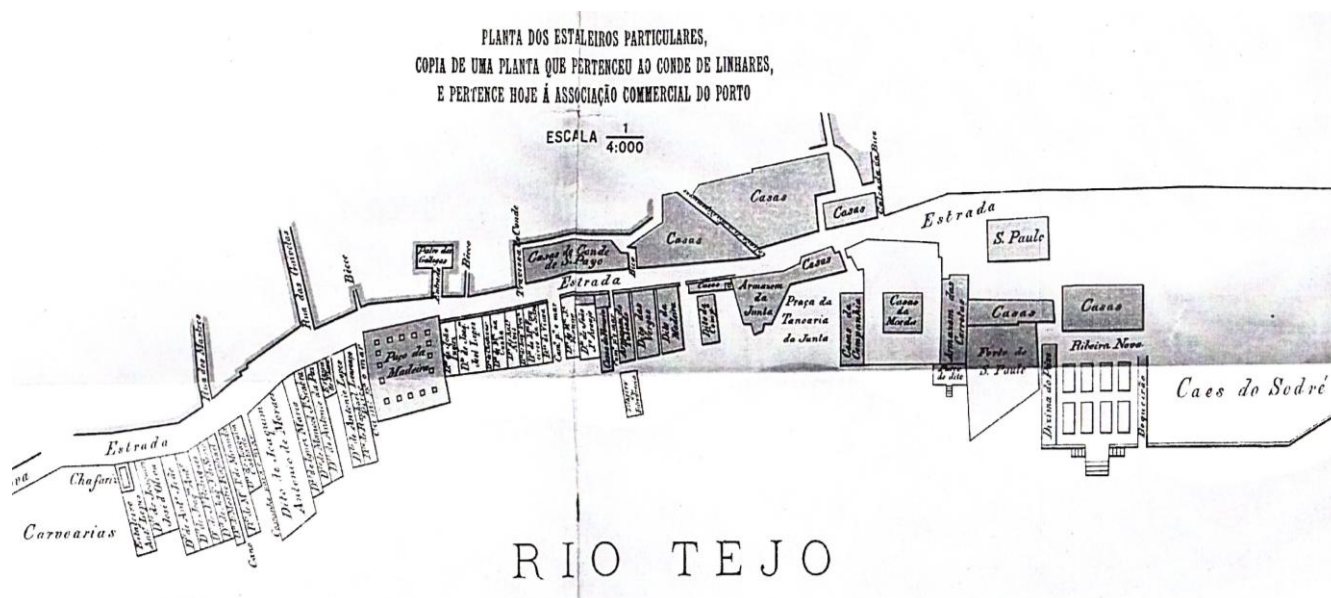


**Figura 28:** Planta do Lazareto de Lisboa.

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, Atlas, estampa XXI.

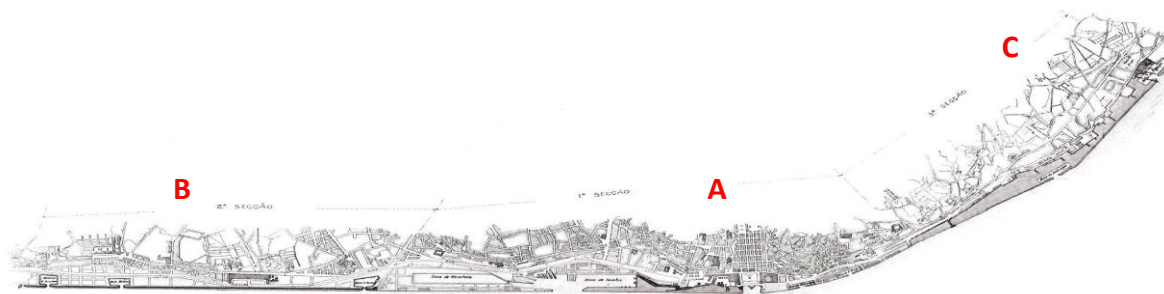
Anos	Quarentenas	Verificações sanitárias	Passageiros recolhidos no Lazareto
1899	76	129	4413
1900	47	167	13278
1901	102	115	7987
1902	4	207	309
1903	7	251	284
1904	-	246	246
1905	1	344	30
Totais	237	1361	26547

**Quadro 22:** Quarentenas e verificações sanitárias realizadas no Lazareto (1899-1905).  
**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, Parte III, p. 129.



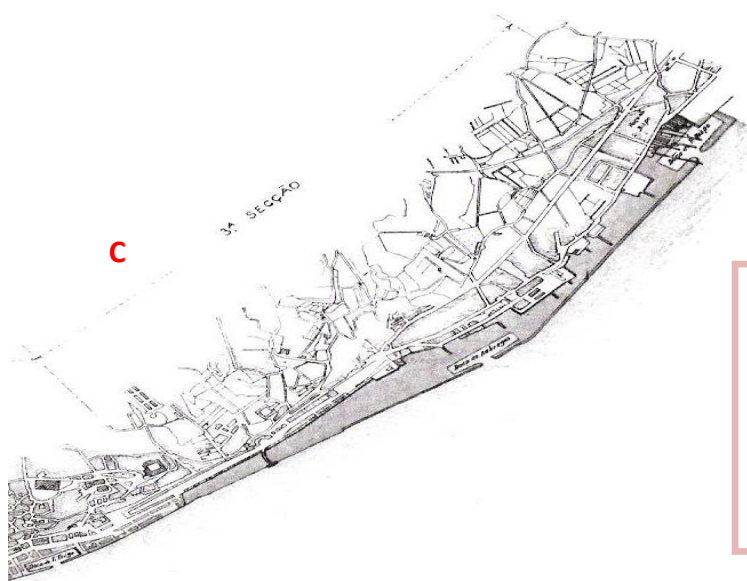
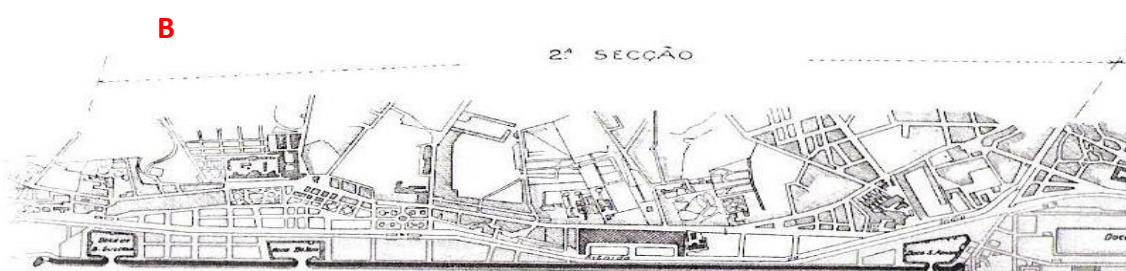
**Figura 29:** Planta dos estaleiros particulares do porto de Lisboa.  
**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. III, Atlas, Fig. 119.

Mostram as duas plantas anteriores, *Planta do Lazareto de Lisboa* e *Planta dos estaleiros particulares*, dois tipos de estruturas comuns nos sítios portuários. Consoante o perfil do porto e o volume de negócios e transações nele efectuados, diversas são também as infra-estruturas passíveis de nele existirem. As mais comuns são, de resto: alfândega, estaleiros e armazéns, posto de socorros a náufragos, docas e cais de atracagem, cais de reparação, docas secas, cais flutuantes, pontes giratórias...



**Figura 30:** Planta da 1ª, 2ª e 3ª Secções do Porto de Lisboa.

**Fonte:** Salvador de Sá Nogueira, *Conferência feita na Câmara Municipal de Lisboa, em 15 de Janeiro de 1934, pelo Administrador Geral e Presidente do Conselho de Administração do mesmo porto*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1934.

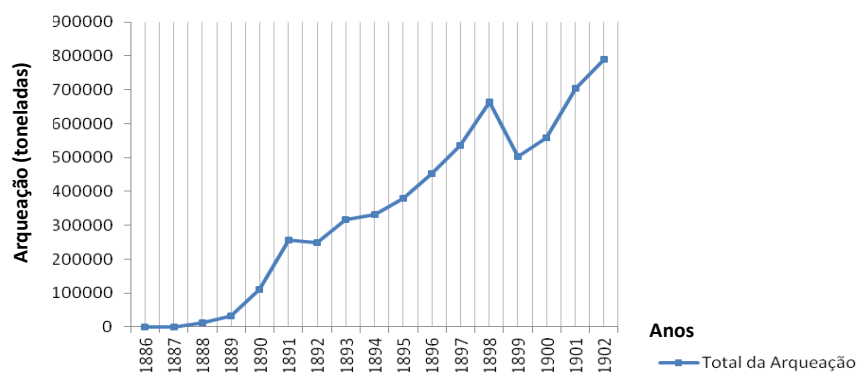


O porto de Lisboa encontrava-se dividido em 4 secções, a saber: a 1ª constituída pela parte da margem direita do Tejo situada entre Santa Apolónia e Santo Amaro; a 2ª, pela margem a jusante, desde Santo Amaro; a 3ª, também pela margem direita, de Santa Apolónia para montante; e a 4ª, pela margem esquerda.

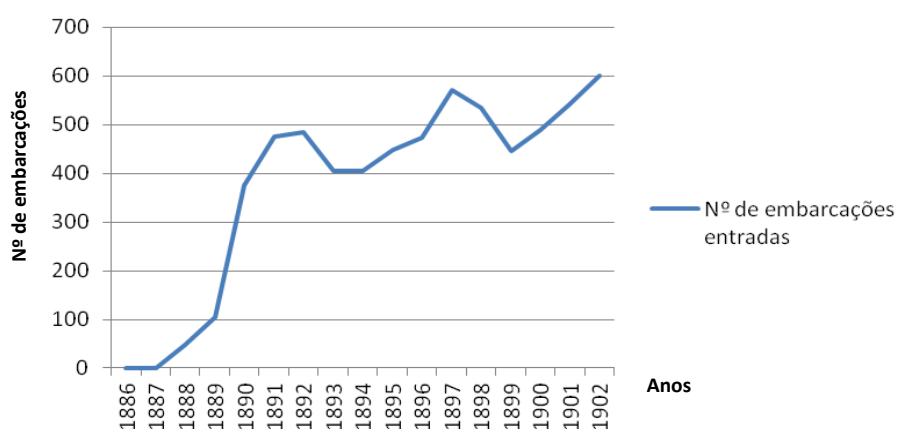


## 2.3.2. Porto de Leixões

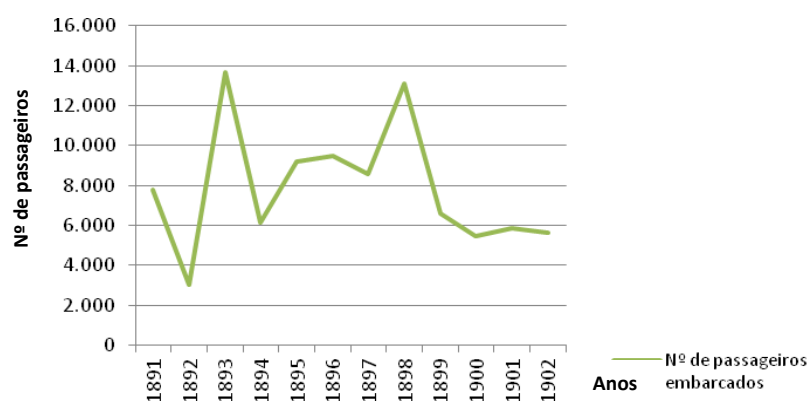
### 2.3.2.1. Movimento Portuário



**Gráfico 14:** Total da Arqueação, em toneladas, dos navios entrados em Leixões (1886-1902).  
**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 610.

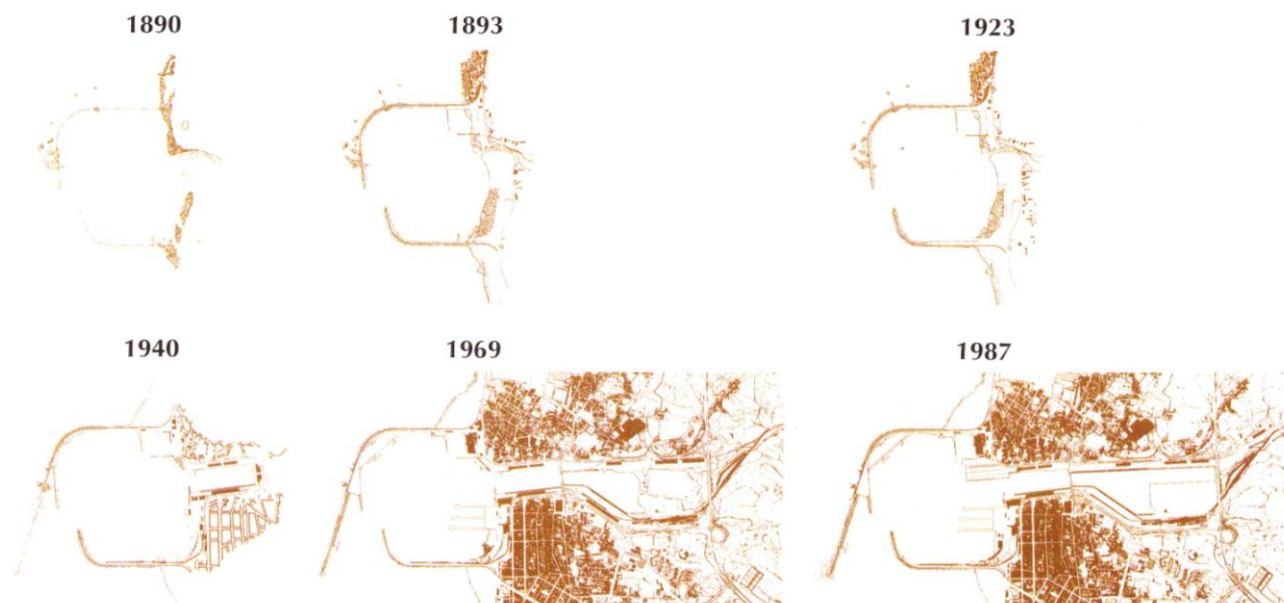


**Gráfico 15:** Nº de embarcações entradas no porto de Leixões (1886-1902).  
**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 610.



**Gráfico 16:** Nº de passageiros embarcados no porto de Leixões (1886-1902).  
**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos...*, ob.cit., Vol. I, p. 611.





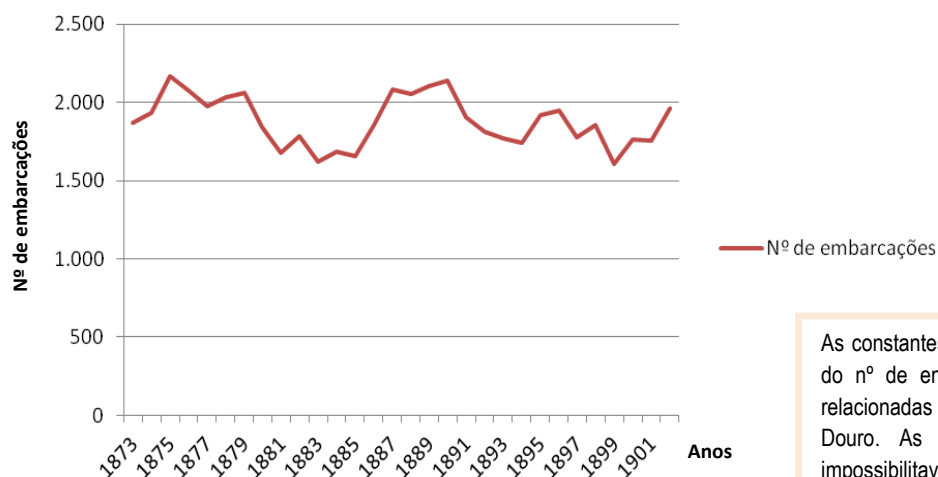
**Figura 32:** Evolução esquemática do complexo portuário de Leixões.

**Fonte:** *Porto de Leixões. Fotografias*, Administração dos Porto so Douro e Leixões, Porto, 1998.

Esquemas como este possibilitam perceber a evolução dos sítios portuários e o processo de implantação/expansão na área envolvente na longa duração.

### 2.3.3. Porto do Douro

#### 2.3.3.1. Movimento Portuário

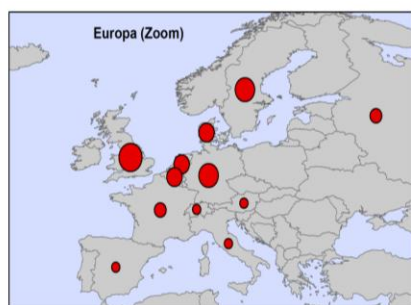


**Gráfico 17:** Movimento da barra do Douro (1873-1901).

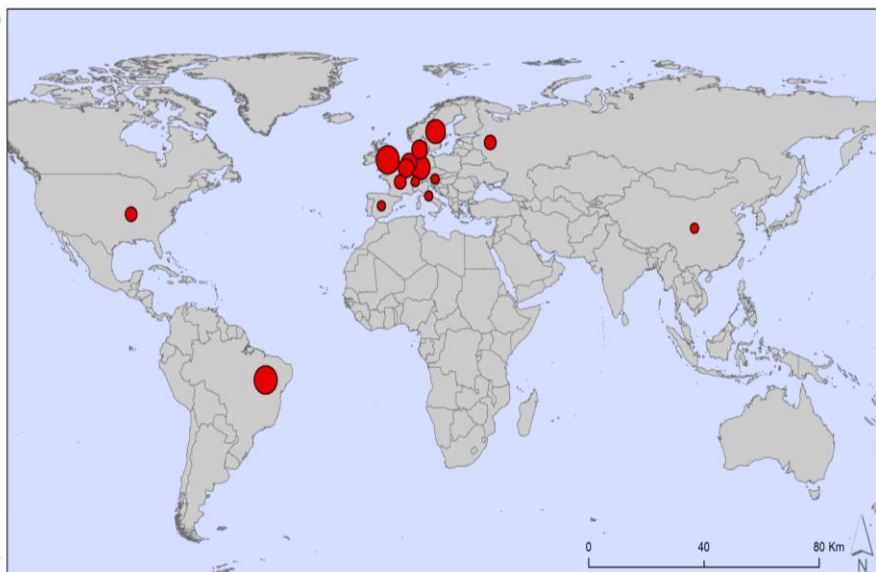
**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal...*, ob.cit., vol. I, p.369.

As constantes flutuações verificadas ao nível do nº de embarcações estão directamente relacionadas com as condições da barra do Douro. As frequentes cheias no Douro impossibilitavam a navegação durante vários dias por ano, obrigando a que muitas embarcações se deslocassem para Leixões, Lisboa ou Vigo.

**Valores das exportações no porto do Douro (1901)**  
(por países de destino\*\*)



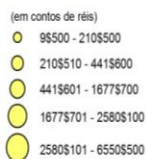
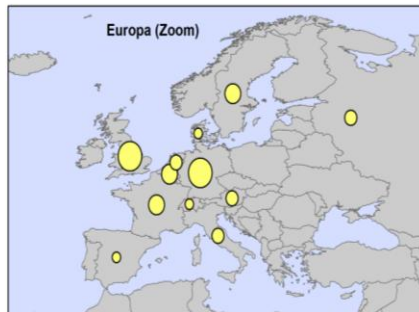
A dimensão dos círculos é proporcional ao volume das exportações saídas pelo porto do Porto, de acordo com o país de destino.  
\*\*Excluídas as colónias portuguesas.



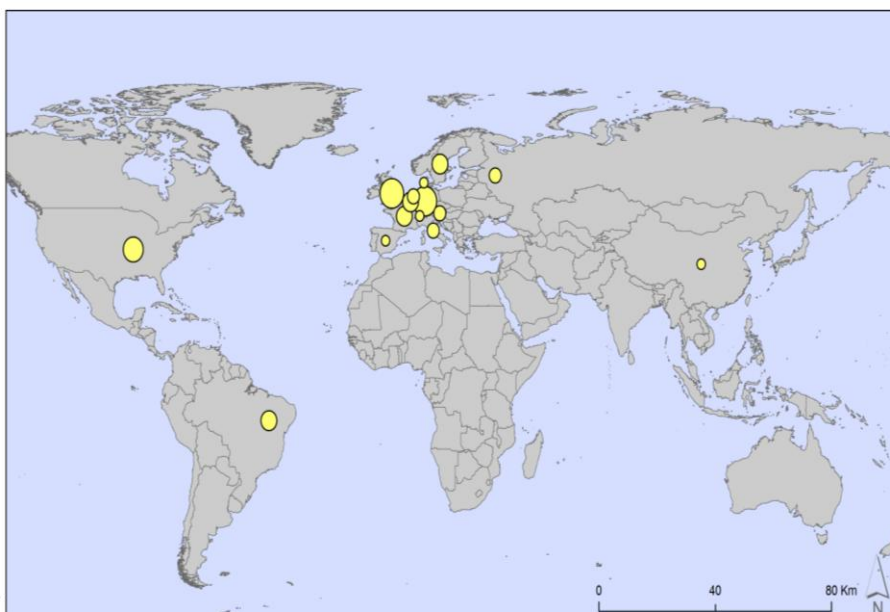
**Mapa 26:** Valores das exportações no porto do Douro (1901).

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal...*, ob.cit., vol. I, p.379.

**Valores das importações no porto do Douro (1901)**  
(por países de origem\*\*)



A dimensão dos círculos é proporcional ao volume das importações entradas pelo porto do Porto, de acordo com o país de proveniência.  
\*\*Excluídas as colónias portuguesas.



**Mapa 27:** Valores das importações no porto do Douro (1901).

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal...*, ob.cit., vol. I, p.379.

Cartografar este tipo de variável permite facilmente perceber as redes de comércio em que se inseria o porto do Douro. O cruzamento de diversas séries temporais possibilitará *desenhar* a evolução dessas redes, identificando permanências e rupturas, em diferentes contextos históricos.



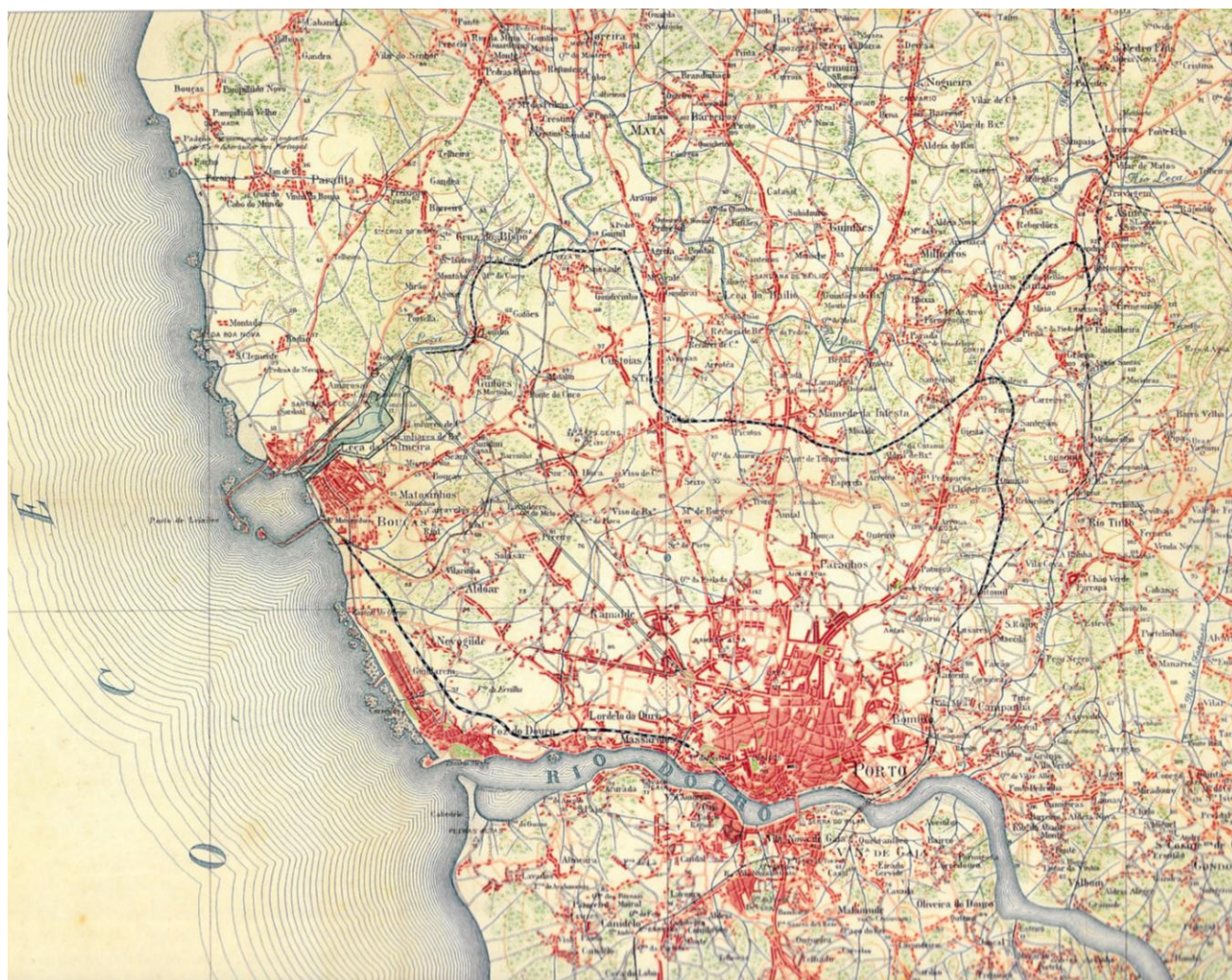
### 2.3.3.2. Rendimentos Aduaneiros

Anos	Rendimento total (em réis)
1891	5.578.489,68
1892	4.539.502,97
1893	6.037.111,25
1894	6.299.486,04
1895	6.946.833,05
1896	6.973.921,64
1897	5.858.427,22
1898	5.380.961,83
1899	6.040.085,46
1900	6.458.167,06
1901	6.286.183,21
1902	6.235.084,49

**Quadro 25:** Rendimentos da alfândega do Porto e suas delegações (1891-1902)

**Fonte:** Adolfo Loureiro, *Os Portos Marítimos de Portugal...*, ob.cit., vol. I, p.374.

### 2.3.3.3. Infra-estruturas



**Figura 33:** Projectos de ligações ferroviárias entre o porto e o porto comercial de Leixões. Desenho nº 1 do «Projecto dos engenheiros Adolfo Loureiro e Santos Viegas – variante nº 2», 1907.

**Fonte:** *Porto de Leixões. Fotografias*, Administração dos Porto do Douro e Leixões, Porto, 1998.

A proximidade do porto do Douro e Leixões e as dificuldades estruturais a que se encontra sujeita a barra do Douro, explicam que se tenha pensado, desde cedo, numa solução conjunta. Com o avançar dos anos, porém, e o desenvolvimento da capacidade das embarcações, Leixões começará a ter um papel preponderante face ao Douro, cujas possibilidades de expansão se encontravam fisicamente limitadas.

## CONCLUSÃO

Enquanto palco e plataforma das actividades humanas, os portos apresentam-se como uma realidade complexa, deveras rica e essencial ao funcionamento económico dos países que os possuem.

Perceber o modo como a esfera portuária influi no crescimento económico do País, o potencial de desenvolvimento e de dinamismo que representa a dinâmica portuária, e os desafios que simultaneamente se colocam aos portos e sistemas portuários, são questões determinantes e que importa analisar para um melhor entendimento de um sector fundamental.

A realidade portuária, é, de facto, uma realidade bastante rica, capaz de influenciar diferentes esferas e a vários níveis quer o desenvolvimento de uma região, quer o crescimento económico de todo um País.

A Parte II deste trabalho permitiu-nos perceber, efectivamente, a riqueza de um sector que, sendo determinante, se encontra ainda insuficientemente estudado, e alertou-nos para a imbricada rede de variáveis e vectores que devem ser tidos em consideração num qualquer estudo portuário. Ao longo dos vários capítulos que compõem esta segunda parte acompanhámos as principais etapas e desafios vividos pelos três principais portos do País, à época, Lisboa, Douro e Leixões, estudando, paralelamente, o contexto histórico, político e sócio-económico do País.

Dada a dimensão e nuances da temática que escolhemos como objecto de investigação, não pretendemos com este trabalho apresentar de modo exaustivo toda a complexa dinâmica de relações que ocorrem e decorrem das actividades ligadas aos espaços portuários, nem sequer apresentar a história do desenvolvimento de todos os portos nacionais entre os finais do século XIX e as primeiras décadas do século XX. O principal objectivo desta dissertação, paralelamente a evidenciar a riqueza e o desconhecimento do nosso passado portuário, foi demonstrar a utilidade e pertinência de elaboração de um atlas dedicado aos portos do País.

Assim, ao longo da Parte III procurámos elencar um conjunto de variáveis e vertentes de análise, apresentando reflexões e comentários de ordem variada, mas sempre com o objectivo de mostrar a exequibilidade e as potencialidades de criação de um atlas portuário nacional.

Cremos, sinceramente, que representa uma lacuna grave o desconhecimento e desatenção em que caíram os estudos portuários. Um atlas dedicado à história e desenvolvimento dos portos portugueses permitirá recuperar elementos do passado, mais recente e mais recuado, de um sector-chave, e conferirá a essa história de desenvolvimento portuário a merecida componente da *visualização* e análise de conjunto até hoje inexistente.

Não foi nosso propósito *construir* um atlas. Quisemos sim evidenciar a sua pertinência e até, se quisermos, fazer a apologia da sua criação. Temos como desafio, trabalhar, futuramente, na definição e concretização *desse atlas*, trabalho que será moroso, mas recompensador e pordemais útil. Não temos a pretensão de ter definido *o rumo* a seguir, longe disso. Esperamos, pelo contrário, ter aberto caminho a novas investigações, estudos e trabalhos, conducentes, *quiçá*, a seu tempo, à criação do *Atlas Portuário Nacional*.

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### **I. FONTES PRIMÁRIAS**

#### **1. Arquivos Oficiais**

Arquivos do Instituto Nacional de Estatística (INE).

Arquivo do Instituto Portuário e dos Transportes Marítimos (IPTM): Fundos Documentais das Juntas Autónomas dos Portos Portugueses e das Administrações Portuárias Nacionais.

Arquivo do Ministério das Obras Públicas Transportes e Comunicações.

#### **2. Fundos Documentais de Natureza Privada**

Fundo documental da Ordem dos Engenheiros.

Fundo documental da Sociedade de Geografia de Lisboa.

#### **3. Documentação dos Órgãos de Soberania**

*Diário da Câmara dos Senhores Deputados* (1822-1910).

*Diário da Câmara dos Deputados* (1910-1926).

#### **4. Colóquios, Congressos e Comunicações**

Conferência na Associação dos Engenheiros Cívicos de Lisboa, 1928.

Conferência realizada a 10 de Maio de 1928 na Liga Naval.

Congresso Nacional de Lisboa, 1909.

*1ª Sessão do Congresso Marítimo Nacional de 1902*, Liga Naval Portuguesa, La Bécarre, Lisboa, 1902.

*3ª Sessão do Congresso Marítimo Nacional de 1902*, Liga Naval Portuguesa, Papelaria La Bécarre, Lisboa, 1902.

*3ª Sessão do Congresso Marítimo Nacional de 1902*, Liga Naval Portuguesa, Papelaria La Bécarre, Lisboa, 1902.

#### **5. Jornais e Revistas**

*Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses.*

*Revista da Ordem dos Engenheiros.*

*Revista de Engenharia Militar.*



## **6. Estudos e Projectos**

ABECASSIS, Duarte (Engº Director), *Junta Autónoma do porto comercial de Vila Real de Santo António: Memória, definindo as condições da barra, porto de Vila Real de Santo António e estuário marítimo do Guadiana. Plano Geral das Obras. Projecto da 1.ª fase das Obras. Estado dos Trabalhos*, Litografia Nacional, Porto, 1930.

ABECASSIS, Duarte, *Estudo geral, económico e técnico dos portos do Algarve*, Junta Autónoma do Porto Comercial, Vila Real de Santo António, 1926.

ABECASSIS, Duarte, *Portos do Algarve*, Tipografia Socorro, Vila Real de Santo António, 1928.

ASSUNÇÃO, Henrique Carvalho, *Alguns reparos ao projecto de melhoramento do Porto de Leixões do engenheiro Adolfo Loureiro apresentado à Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto com as respectivas plantas de modificação e outras*, Comércio do Porto, Porto, 1912.

BEBIANO, J. Bacelar, *O Porto de Lisboa: estudo económico*, Administração-Geral do Porto, Lisboa, 1936.

ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, *Missão de Estudo ao Porto de Antuérpia*, Ministério das Obras Publicas, Comércio e Indústria, Imprensa Nacional, Lisboa, 1886.

ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, *Memória Descritiva do Projecto de um porto de abrigo em Leixões*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1874.

JUNIOR, Manuel de Sousa Machado, *Portos Marítimos, Relatório do Engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, Director dos Serviços do porto do Douro, apresentado à Junta Autónoma das Obras da Cidade, em 31 de Dezembro de 1912, sobre a sua comissão de estudo a diferentes portos estrangeiros*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Oficinas do Comércio do Porto, Porto, 1913.

JUNIOR, Manuel de Sousa Machado, *Projecto Geral de Melhoramentos, Memória Descritiva e Justificativa: Serviços dos portos de Douro e Leixões*, Parte I e II, Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), Porto, 1916.

*Porto de Portimão : estudo da situação do troço terminal do Rio Arade a jusante das pontes e zona marítima frontal após a conclusão da primeira parte das obras portuárias*, Direcção-Geral dos portos, Faro, 1985.

*Portos marítimos: relatório do engenheiro Manuel de Sousa Machado Júnior, director dos Serviços do Porto do Douro, apresentado à Junta Autónoma das Obras da Cidade em 1912*, Officina do Comércio do Porto, Porto, 1913.

## **7. Legislação, Relatórios e Pareceres**

ABECASSIS, Duarte, *Relatório da Missão de Estudo a alguns portos do Oriente, América do Norte e Europa em 1920-1921*, Conselho de Administração das obras dos portos de Macau, Macau, 1924.

*Amélioration du port de Lisbonne: documents parlementaires*, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Lisboa, 1884.

BLANC, Tibério Augusto (relator), “Parecer do Conselho das Obras Públicas, de 25 de Junho de 1868, acerca dos estudos sobre o melhoramento da barra do Porto e de um porto artificial de comércio, apresentados por Manuel Afonso de Espregueira”, in ESPREGUEIRA, Manuel Afonso de, *Memória Descritiva do Projecto de um porto de abrigo em Leixões*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1874.

*Leixões – porto comercial: pareceres das Comissões de Obras Públicas e de Finanças sobre o relatório e proposta de lei para a exploração comercial do porto de Leixões*, Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto, Oficina do Comércio do Porto, Porto, 1913.

*Leixões, porto comercial. Relatório dos trabalhos da Comissão nomeada em portaria de 27 de Janeiro de 1912*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Porto, 1912.

*Proposta de lei sobre portos apresentada ao Parlamento em 21 de Abril de 1926*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1926.

*Relatório da Comissão de Classificação dos Portos do Continente: nomeada por decreto nº 15644 de 23 de Junho de 1928*, Ministério do Comércio e Comunicações, Lisboa, 1929.

SOARES, Afonso J. Nogueira, *Relatório sobre as obras executadas e em execução e que mais urgentemente deverão ser empreendidas na Barra do Douro e em Leixões*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1879.

“Consulta da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas sobre o projecto do porto artificial de Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, nºs 152-152, Agosto-Setembro, 1882, pp. 277-330.

“Melhoramentos do porto de Lisboa. Parecer da Comissão nomeada por Despacho de 28 de Março de 1887 sobre o plano definitivo ou de execução dos melhoramentos do

porto de Lisboa, apresentado pelo respectivo adjudicatário H. Hersent”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, n.ºs 215-216, Novembro-Dezembro, 1887, pp. 333-350.

“Melhoramentos do porto de Lisboa. Proposta de H. Hersent no concurso para as obras dos melhoramentos do porto de Lisboa”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, n.ºs 211-212, Julho-Agosto, 1887, pp. 244-245.

“Melhoramentos no Tejo. Relatório da Comissão nomeada em Portaria de 7 de Janeiro de 1910”, [23-04-1910], in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XLIII, n.ºs 507-508, Março-Abril, 1912, pp. 17-118.

“Memoire descriptif et justificatif des moyens de construction proposées par H. Hersent, entrepreneur à l’appui de sa proposition datée de ce jour”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, n.ºs 211-212, Julho-Agosto, 1887, pp. 252-261.

“O Porto de Lisboa. Nomeação e relatório da Comissão ultimamente encarregada de dar parecer sobre os melhoramentos deste porto”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XXXVI, n.ºs 427-429, Julho-Setembro, 1905, pp. 281-304.

“Parecer da Comissão nomeada por Portaria de 29 de Março de 1882 sobre o tipo dos molhes e sistema de construção a adoptar para o porto artificial de Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.º 156, Dezembro, 1882, pp. 573-595.

“Parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas sobre o sistema de construções perfis de molhes do porto artificial projectado em Leixões”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XIII, n.º 156, Dezembro, 1882, pp. 595-604.

“Parecer da Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas sobre os projectos dos melhoramentos do porto de Lisboa e pareceres em separado”, in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo XVIII, n.ºs 209-210, Maio-Junho, 1887, pp. 184-201.

“Parecer do Conselho das Obras Públicas sobre o Projecto do porto artificial de Leixões”, [17-04-1868], in *Revista de Obras Públicas e Minas*, Tomo V, n.º 53, Maio, 1874, pp. 233-256.

## 8. Outras Fontes

*Boletim Comercial e Marítimo*, Direcção Geral de Estatística, Ministério das Finanças, Imprensa Nacional, Lisboa, 1910-1921.

*Catalogue des publications parues sur la Navigation Intérieure*, V<sup>ème</sup> Congrès International de Navigation Intérieure, Imprimerie Générale Lahure, Paris, 1892

- Colecção de leis e disposições diversas com relação à pesca e serviço marítimo dos Portos do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes e no Ultramar: annos de 1896 a 1905*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1907.
- Comércio e Navegação: estatística especial*, Ministério dos Negócios da Fazenda, Direcção Geral de Estatística e dos Próprios Nacionais, Lisboa, Imprensa Nacional, 1897-1921.
- Congresso Marítimo Nacional em Lisboa: Regulamento*, Liga Naval Portuguesa (org.), Tipografia do Comércio, Lisboa, 1903.
- Congresso Marítimo Nacional: Índice das Sessões*, Liga Naval Portuguesa (org.), s.e., Lisboa, 1903.
- Estatística do Comércio e Navegação*, Ministério dos Negócios da Marinha e Ultramar, 1980-1930 (?).
- Estatística geral dos navios mercantes nacionais matriculados nas diferentes praças do continente do Reino e ilhas adjacentes*, Impr. Nacional, Lisboa, 1864.
- Extracto do regulamento geral das capitánias: regras a seguir pelos navios que demandem os portos do continente do reino e ilhas adjacentes*, Direcção Geral da Marinha, Imprensa Nacional, Lisboa, 1899.
- Organização dos Serviços dos Departamentos Marítimos, Capitánias dos Portos e respectivas delegações aprovada por Decreto de 1 de Dezembro de 1892*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1892.
- Organização geral dos serviços dos departamentos marítimos, capitánias dos portos e respectivas delegações do continente da República e das Ilhas Adjacentes*, Ministério da Marinha, 4ª Direcção Geral, Imprensa Nacional, Lisboa, 1919.
- Organização geral dos serviços dos departamentos marítimos, capitánias dos portos e respectivas delegações do continente da República e das Ilhas Adjacentes, Decreto nº 9704 de 21 de Maio de 1924*, Ministério da Marinha, Comissão de Administração do Fundo dos Departamentos, Capitánias e Delegações, Imprensa Nacional, Lisboa, 1924.
- Regulamento dos portos artificiais de Ponta Delgada e Horta, aprovado por Decreto de 30 de Dezembro de 1913*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1914.
- Report of Proceedings, XI<sup>th</sup> International Navigation Congress of St. Petersburg*, Brussels, 1908.

## **II. BIBLIOGRAFIA**

### **1. Obras Gerais e de Enquadramento**

- BRANDÃO, Fernando de Castro, *A 1ª República Portuguesa: uma cronologia*, Livros Horizonte, Lisboa, 1991.
- CABRAL, Manuel Villaverde, *Portugal na alvorada do século XX: forças sociais, poder político e crescimento económico de 1890 a 1914*, Presença, Lisboa, 1988.
- CRUZ, Manuel Braga da, PINTO, António Costa (Dirs.), *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1935-1974*, 2 Vols., Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, 2004.
- GUIMARÃES, Alberto Laplaine e A. V., *Os Presidentes e os Governos da República no Século XX*, Caixa Geral de Depósitos e Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 2000.
- LAINS, Pedro, *A Economia Portuguesa no século XIX: crescimento económico e comércio externo, 1851-1913*, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 1995.
- MARQUES, A. H. de Oliveira (coord.), *Parlamentares e Ministros da 1ª República (1910-1926)*, Edições Afrontamento, Coleção Parlamento, 2001.
- MARQUES, A. H. de Oliveira (Dir.), *História da 1ª República Portuguesa. As Estruturas de Base*, Iniciativas Editoriais, Lisboa, 1978.
- MARQUES, A. H. de Oliveira (dir.), *Nova História de Portugal*, vols XI e XII, Editorial Presença, Lisboa, 1991.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, *A 1ª República alguns aspectos estruturais*, Livros Horizonte, Lisboa, 1975.
- MARQUES, A. H. de Oliveira, *História de Portugal*, vol. III, Ed. Palas, 2ª ed., Lisboa, 1982.
- MARTINS, António Viana, *Da 1ª República ao Estado Novo*, Iniciativas Editoriais, Lisboa, 1976.
- MARVAUD, Angel, *Le Portugal et ses Colonies. Étude Politique et Économique*, f. Alcan, Paris, 1912.
- MATA, Eugénia, VALÉRIO, Nuno, *História Económica de Portugal, Uma Perspectiva Global*, Editorial Presença, Lisboa, 1994.
- MATA, Maria Eugénia, *As Finanças Públicas Portuguesa da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*, "História Económica, 4", Banco de Portugal, 1993.
- MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*, vol. VI e VII, Círculo de Leitores, 1992.
- MEDEIROS, Fernando, *A sociedade e a economia portuguesas nas origens do salazarismo*, Biblioteca de História, A Regra do Jogo, Lisboa, 1978.

- MEDINA, João (dir.), *História Contemporânea de Portugal*, «A República», tomos I e II, «O Estado Novo», tomos I e II, Editores Amigos do Livro, Lisboa, 1985.
- MÓNICA, Maria Filomena (Dir.), *Dicionário Biográfico Parlamentar: 1834-1910*, 3 Vols, Assembleia da República, Imprensa de Ciências Sociais, Lisboa, 2004.
- PEDREIRINHO, José Manuel, *Dicionário dos Arquitectos activos em Portugal do século I à actualidade*, Edições Afrontamento, Porto, 1994.
- PERES, Damião, *História de Portugal. Suplemento*, Porto, Portucalense Editora, 1954-1958.
- POINSARD, Léon, *Le Portugal Inconnu, Paysans, Marins et Mineurs*, Bibliothèque de la Science Sociale, Bureaux de la Science Sociale, Paris, 1910.
- RAMOS, Rui, *A Segunda Fundação (1890-1926). História de Portugal*, José Mattoso (dir.), vol. VI, Círculo de Leitores, Lisboa, 1994.
- REIS, Jaime, “A industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1870-1913”, *O Atraso Económico Português, 1850-1913*, Imprensa Nacional Casa da Moeda, Lisboa, 1993.
- RODRIGUES, Joaquim Manuel Vieira, *A Indústria de Conservas de Peixe no Algarve (1865-1945)*, Lisboa, 1997.
- ROSAS, Fernando, BRITO, J. M. Brandão de (dirs.), *Dicionário de História do Estado Novo*, Bertrand Editora, 1996.
- SERRÃO, Joel (dir.), *Dicionário de História de Portugal*, Livraria Figueirinhas, Porto, 1990.
- VALÉRIO, Nuno, *Quanto vale o mar na economia portuguesa*, GHES – Gabinete de História Económica e Social, Lisboa, 2006.
- Verbo Enciclopédia Luso-Brasileira de Cultura*, 23 Vols., Verbo Editora, Lisboa, 1963.

## 2. Sobre a Iª República

- ALMEIDA, Pedro Tavares de, FERNANDES, Paulo Jorge, SANTOS, Marta A. C. dos, “Os deputados da 1ª República Portuguesa: inquérito prosopográfico”, Separata da *Revista de História das Ideias*, 27, Coimbra, 2006, pp. 399-417.
- FERREIRA, David, *História política da I República Portuguesa*, Livros Horizonte, Lisboa, 1973.
- FRAGA, Luís Alves de, “Portugal na Grande Guerra – uma mudança estratégica?”, Separata da *Revista de História das Ideias*, 27, Coimbra, 2006, pp. 323-357.

TELO, António José, *Decadência e queda da I República Portuguesa*, Biblioteca de História, A Regra do Jogo, 2 vols, Lisboa, 1980-1984.

TELO, António, “A busca frustrada do desenvolvimento”, in *Portugal Contemporâneo*, vol. III, António Reis (dir.), Alfa, Lisboa, 1990, pp. 123-170.

### **3. Iª República, política e economia**

“Para um plano de política nacional”, in *Pela Grei*, Suplemento nº1, 1918.

BARBOSA, António Manuel Pinto, *Sobre a Indústria de Conservas em Portugal*, Lisboa, 1941.

CABREIRA, Thomaz, *O Algarve Económico*, Imprensa Libanio da Silva, Lisboa, 1918.

CALDAS, Eugénio Queiróz de Castro, *A Crise de crescimento económico e a agricultura*, s.e., Coimbra, 1958.

CAMACHO, Brito, *Questões Nacionais*, Editora Guimarães, Lisboa, 1937.

CAMPOS, Ezequiel de, *A Conservação da riqueza nacional: a grei, os minerais, a terra, as matas, os rios*, s.e., Porto, 1913.

CAMPOS, Ezequiel de, *Lázaro!: subsídios para a política portuguesa*, Minerva, Vila Nova de Famalicão, 1922.

CAMPOS, Ezequiel de, *O problema português*, s.e., s.l., s.d.

CORDEIRO, José Manuel Lopes, “Algumas características da indústria portuguesa de conservas nas vésperas do segundo conflito mundial”, in *Sep. de Cadernos do Noroeste*, vol. 8 (1), Braga, s.n., 1995.

CORREIA, Araújo, *A crise nos seus aspectos económicos e sociais*, Tip. da Emp. Do Anuário Comercial, Lisboa, 1932.

FRAGA, Luís Alves de, “Portugal na Grande Guerra – uma mudança estratégica?”, in *Separata da Revista de História das Ideias*, nº 27, Coimbra, 2006.

### **4. Sobre portos portugueses**

ALEGRIA, Maria Fernanda, “A Organização Portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910”, in *Revista de História Económica e Social*, nº 15, Janeiro-Junho, 1985.

ALEGRIA, Maria Fernanda, *Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910): as vias e o tráfego*, [Texto Policopiado], Tese de doutoramento em Geografia Humana, Universidade de Lisboa, Lisboa, 1987.

- ALLEN, Pessoa, *O Porto de Leixões*, Tipografia da Companhia Nacional Editora, Lisboa, 1891.
- ALMODOVAR, António José Maria, *A continuidade da evolução técnica da acção portuguesa no mar: navegações, navios e ciência náutica*, [Texto Policopiado], Tese de licenciatura em Ciências Históricas e Filosóficas apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, Lisboa, 1949.
- ALVES, Jorge Fernandes, *Leixões: identidade e memória de um porto*, Administração dos Portos do Douro e Leixões, Leixões, 2003.
- ALVES, Jorge Fernandes, SOUSA, Fernando de, *Leixões: uma história portuária*, APDL, Matosinhos, 2001.
- AMORIM, Inês, “Portuguese Free Ports at the turn of the eighteenth century: a strategy to promote ‘unimportant’ ports”, in *International Journal of Maritime History, Research in Maritime History*, nº 1, XVIII, Junho de 2006, pp. 103-128.
- AMZALAK, Moses Bensabat, *De l’unification du régime commercial des ports maritimes*, Imp. Nacional, Lisboa, 1921.
- AMZALAK, Moses Bensabat, *Portos comerciais*, Gráfica do Museu Comercial, Lisboa, 1923.
- ANTUNES, Natália, *Geografia económica, Sobre o manuseamento de mercadorias nos portos*, Centro Coordenador do Trabalho Portuário de Lisboa, Instituto Trabalho Portuário, Lisboa, 1982.
- Anuário dos Serviços Hidráulicos*, “Obras realizadas, em execução e em estudo nos portos do Continente e Ilhas Adjacentes”, vol. I, 1933, pp. 87-103.
- BARROS, Amândio Jorge Morais, *Porto: a construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*, [Texto Policopiado], Tese de Doutoramento em História Moderna, Faculdade de Letras, Universidade do Porto, Porto, 2004.
- BEBIANO, J. Bacelar, *O Porto de Lisboa: estudo de história económica*, Administração-Geral do Porto, Lisboa, 1960.
- BLOT, Maria Luísa de Brito Henriques Pinheiro, *Os portos na origem dos centros urbanos: contributo para a arqueologia das cidades marítimas e fluvio-marítimas em Portugal*, [Texto Policopiado], Tese de Mestrado em Arqueologia, Universidade do Minho, 2001.
- CABRAL, Henrique das Neves, *Adequado ordenamento de trabalhos nos portos e formação profissional portuária*, Com. Nac. Port. Da ICHCA, Lisboa, 1965.



- CAMPOS, Ezequiel de, *Leixões – porto comercial: considerações do Engenheiro Ezequiel de Campos, relator do parecer da Comissão de Obras Públicas da Câmara dos Deputados sobre a proposta de lei apresentada à mesma Câmara pelos Srs. Ministros das Finanças e do Fomento, em 18 de Fevereiro de 1913*, Officina do Comércio do Porto, Porto, 1913.
- CAMPOS, Ezequiel de, *O rio Douro na vida da cidade do Porto*, Tip. Empresa Guedes, Porto, 1946.
- CARQUEJA, Bento, “Aspectos Económicos dos Portos Modernos”, in *Revista da Faculdade de Engenharia do Porto*, vol. I, nº 3, Porto, 1934, pp. 128-136.
- CARVALHO, Emídio Teixeira de, *O porto de pesca de Leixões e as razões fundamentais que determinaram a sua imediata construção: Humanidade, Economia, Disciplina*, Tese apresentada no IV Congresso Nacional de Pesca, Separata do «Boletim da Pesca», nº 48, Setembro, 1955.
- CASTELO-BRANCO, Fernando, *Do tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa*, Emp. Tip. Casa Portuguesa Sucessores, Lisboa, 1958.
- CASTRO, Jerónimo Osório de, *Visitas aos portos de pesca da costa continental portuguesa e a alguns de Espanha*, s.e., Lisboa, 1963.
- CHAVES, P<sup>o</sup> Jerónimo Gonçalves, *Portos de Mar na Costa Norte e sua importância*, Tipografia Esposendense de José da Silva Vieira, Esposende, 1929.
- CHAVES, P<sup>o</sup> Jerónimo Gonçalves, *Portos de mar: Cavalos de Fam em foco com Leixões*, Typ. Esposendense, Esposende, 1926.
- COELHO, Francisco Ramos, *Porto de Lisboa, Nota sucinta dos melhoramentos e trabalhos realizados e planeados pela Administração do Porto de Lisboa desde 7 de Maio de 1907, e pela mesma apresentada a S. Ex.<sup>a</sup> o Ministro do Fomento*, Conselho de Administração do Porto de Lisboa, Tipografia Baeta Dias, Lisboa, 1912.
- COELHO, Francisco Ramos, *Portos Marítimos Continentais: legislação e aspectos económicos, Conferências realizada a 10 de Maio de 1928 na Liga Naval*, Tipografia da Ilustração, Lisboa, 1928.
- COELHO, Francisco Ramos, *Portos Marítimos e navegação exterior, Exposição Portuguesa em Sevilha*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1929.
- CORDEIRO, Afonso, *O Porto de Leixões e a sua rede ferroviária*, Associação Comercial e Industrial de Matosinhos, “O Debate”, Jan, Fev, Março de 1910.

- COSTA, Fernando Vasco, *O futuro dos portos*, Centro de Estudos da Marinha, Lisboa, 1973.
- COUPON, Chaves, *Os Cavalos de Fão, O nosso protesto contra o porto comercial de Leixões*, Tipografia Esposendense de José da Silva Vieira, Esposende, 1921.
- COURAÇA, João da Costa, “Viação Ordinária”, in *Notas sobre Portugal*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, pp. 779-790.
- CRUZ, J. M. Parreira, *Fomento económico de Lagos: memória apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1903*, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1903.
- CRUZ, Maria Alfreda, “Caminha, evolução e estrutura duma antiga vila portuária”, in *Finisterra: Revista portuguesa de Geografia*, vol. II, nº 3, 1967, pp. 77-129.
- DIAS, Emílio Brogueira, ALVES, Jorge Fernandes, “As transformações portuárias em Portugal: século XX”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp. 233-254.
- DIAS, João José Pereira, *Relatório acerca da apropriação do porto de Leixões para o serviço comercial e a sua ligação ferroviária com a Alfândega do Porto*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Porto, 1912.
- EÇA, Vicente Almeida, “As pescas em Portugal. As salinas”, in *Notas sobre Portugal*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, pp. 269-286.
- ELEUTÉRIO, Vítor Luís, “Administração do Porto de Lisboa (APL)”, in BARRETO, António e MÓNICA, Maria Filomena (Coords.), *Dicionário de História de Portugal*, Suplemento A/E, volume VII, Figueirinhas, Lisboa, 1999, pp. 49-50.
- ESPARTEIRO, Joaquim Marques, *O poder marítimo em presença dos modernos progressos técnicos*, Tip. União Gráfica, Lisboa, 1950.
- FARO, J. Souza e, *Portugal no Atlântico: portos principais, comércio, turismo, estratégia*, s.e., Lisboa, 1938.
- FELÍCIO, J. Augusto, *Vocação dos portos: contributo para um modelo marítimo-portuário*, Cargo, Lisboa, 2002.
- FERREIRA, António Carlos Vieira Cardoso, *O Porto de Leixões e a sua área de influência*, [Texto Policopiado], Universidade de Coimbra, Coimbra, 1992.
- FIGUEIRA DE SOUSA, João, *O Porto do Funchal no contexto do sistema portuário insular regional. As infra-estruturas, os tráfegos e as funções portuárias*, [Texto

- policopiado], Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Lisboa, 2004,
- FIGUEIRA DE SOUSA, João, *Portos, transportes marítimos e território*, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Instituto de Dinâmica do Espaço, Lisboa, 2004.
- GOMES, Nelson Augusto, *Sistema portuário nacional e as vias de comunicação como factor de desenvolvimento sócio-económico*, Gráfica de Coimbra, Coimbra, 1980.
- HAFE, João H. Von., *Reflexões acerca do Melhoramento dos Portos do Douro e Leixões*, Comunicação feita na sessão de 23 de Dezembro de 1911 da Junta Autónoma das Obras da Cidade do Porto pelo Vogal João H. Von Hafe, Engenheiro Director dos Serviços Fluviaes e Marítimos, Typografia Occidental, Porto, 1912.
- HENRIQUES, André Cristóvão, *Portos portugueses: a reforma do sistema portuário que (des) regulamentação para a actividade portuária*, [Texto Policopiado], tese de mestrado em transportes, Universidade Técnica de Lisboa, s.e., Lisboa, 1993.
- LAREU, H. de, *Projet d'amélioration du port de Porto*, Imprimerie de la Société Typographique Franco-Portugaise, Lisboa, 1863.
- Leixões*, Administração dos portos do Douro e Leixões, Porto, 1966.
- LEMOS, Francisco Sande, *Portos e caminhos de ferro*, Imprensa Nacional, Luanda, 1938.
- LOBO, Luís Moreira, *Aspectos da função económica dos portos*, s.e., Lisboa, 1972.
- LOUREIRO, Adolfo Ferreira de, *Memória sobre o porto e barra da Figueira e as obras para o seu melhoramento*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1882.
- LOUREIRO, Adolfo Ferreira de, *Porto da Figueira da Foz*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1905.
- LOUREIRO, Adolfo Ferreira de, *Porto de Aveiro*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904.
- LOUREIRO, Adolfo Ferreira, *Porto de Leixões*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904.
- LOUREIRO, Adolfo, “Navegação exterior de Portugal e suas colónias”, in *Notas sobre Portugal*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, pp. 737-760.
- LOUREIRO, Adolfo, *Estudos sobre alguns portos comerciais da Europa, Ásia, África e Oceânia e sobre diversos serviços concernentes à Engenharia Civil*, Imprensa da Universidade, Coimbra, 1885.
- LOUREIRO, Adolfo, MATTOS, João Joaquim de, *Plano geral dos melhoramentos no Porto de Lisboa*, Direcção-Geral dos Trabalhos Geodésicos, Lisboa, 1886.
- LOUREIRO, Adolfo, *O porto de Viana do Castelo*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1903.

- LOUREIRO, Adolfo, *O Rio Tejo e a sua navegação*, Tipografia Casa da Moeda, Lisboa, 1911.
- LOUREIRO, Adolfo, *O Sr. Francisco Maria Pereira da Silva e as obras da Barra da Figueira da Foz*, Tipografia Figueirense, Figueira da Foz, 1863.
- LOUREIRO, Adolfo, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Volumes I – VIII, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904-1920.
- LOUREIRO, Adolfo, *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Atlas I – IV, Imprensa Nacional, Lisboa, 1904-1920.
- LOUREIRO, Adolfo, *Porto e Barra do Douro*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1905.
- LOUREIRO, Adolfo, VIEGAS, António dos Santos, *Porto de Leixões. Projecto de Melhoramento do Porto de Abrigo e criação de um porto comercial anexo*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1908.
- LUCCI, Luís Frederico de Lencastre Schwalbach, *Os portos: traços de união entre a geomorfologia e a antropogeografia*, Soc. Ind. De Tipografia, Lisboa, 1935.
- MAIA, Carlos Roma Machado de Faria e, *Breves apontamentos d'uma rápida visita a alguns portos marítimos da Europa: construção e reparação de cães de beton, de madeira e de cimento armado*, Tipografia do Comércio, Lisboa, 1910.
- MARÇAL, Horácio, *A Barra do Douro e o Porto de Leixões*, Separata do «Boletim da Biblioteca Publica Municipal de Matosinhos», nº 12, Papelaria e Tipografia «Leixões», Matosinhos, 1965.
- MARNAY, C., *O novo porto do Douro ou a solução da questão do melhoramento da barra do rio. Duplo Projecto*, Tipografia Ocidental, Porto, 1879.
- MARNAY, C., *Projecto do porto e melhoramento da barra do Douro, do Lima e do Mondego: considerações geraes, apreciações e descripção summaria d'este projecto com a demonstração da exequividade e das vantagens do systema adoptado e refutação da ideia e conveniência de portos artificiaes na costa oceânica, fora d'aquelles rios*, Typographia Occidental, Porto, 1883.
- MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e Comunicações em Portugal, Açores e Madeira (1750-1850)*, Universidade de Coimbra, Ponta Delgada, 1980.
- MATTOS, A. Pereira de, *A unificação do direito comercial marítimo*, Tipografia Pereira, Porto, 1910.
- MATTOS, A. Pereira de, *Congresso Internacional Marítimo de Nantes em 1902: relatório*, Tipografia Pereira, Porto, 1903.

- MATTOS, A. Pereira de, *O Congresso Internacional Marítimo de Copenhague em 1902: relatório*, Tipografia Pereira, Porto, 1903.
- MELLO, Carlos de, *Geographia económica de Portugal: Portugal Marítimo*, Livraria Bertrand & C<sup>a</sup>, Lisboa, 1888.
- MENDES, José de Espregueira, *Monografia sobre a costa marítima portuguesa*, s.e., Lisboa, 1958.
- MENENDEZ, Fernando Frederico, *Origens, portos e mercadorias: índices dos portos marítimos e fluviais e geral, adicionais aos direitos de importação (sobretaxas)*, Tipografia Scarpa, Lisboa, s.d.
- MESQUITA, Anabela Pereira, *A Reconversão das Áreas Urbano-Portuárias: o caso de Lisboa*, [Texto Policopiado], Tese de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1998.
- NABAIS, António J. C. Maia, *100 anos do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração do Porto de Lisboa, 1987.
- NABAIS, António J. C. Maia, *Referências Históricas do Porto de Lisboa*, Lisboa, Administração Geral do Porto de Lisboa, 1991.
- NEVES, J. P. Castanheira das, *A evolução do alumramento marítimo e dos signaes de nevoeiro para a prevenção dos navegantes*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1906.
- NOGUEIRA, Salvador de Sá, “O papel do porto de Lisboa no Turismo nacional”, *I Congresso Nacional de Turismo, 3<sup>a</sup> Secção*, Sociedade Nacional de Turismo, Lisboa, 1936.
- NOGUEIRA, Salvador de Sá, *Conferência, feita na Câmara Municipal de Lisboa em 15 de Janeiro de 1934, pelo Administrador Geral e Presidente do Conselho de Administração do mesmo porto*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1934.
- O emprego dos cimentos nacionais nas obras dos portos de mar: documentário relativo ao Cimento Liz*, Empresa de Cimentos de Leiria, Leiria, 1932.
- O Porto de Leixões e a Cidade do Porto*, Representação dirigida a S. Ex<sup>a</sup> o senhor Presidente do Ministério, Papelaria e Tipografia «Leixões», Matozinhos, 1932.
- O Porto de Leixões*, Administração dos Portos do Douro e Leixões, Imprensa Portuguesa, Lisboa, 1949.
- Obras de portos: 1934*, Ministério das Obras Públicas e Comunicações, Lisboa, 1934.
- PALYART, Henrique, *Segunda memória que sobre a instituição dos portos francos em Portugal tem a honra de offerecer aos negociantes portuguezes*, Na Impressão Regia, Lisboa, 1824.

- PARREIRA, Cruz J. M., *Fomento Económico de Lagos: memória apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1903*, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1903.
- PATRICIO, António, *Dicionário geográfico ou notícia histórica de todas as cidades, vilas, rios, ribeiras, serras e portos de mar dos Reinos de Portugal e Algarve*, s.e., Lisboa, s.d.
- PERDIGÃO, Francisco, “Defesa da costa marítima de Espinho”, *I Congresso Nacional de Engenharia, 1ª Classe: Construções e Obras Públicas*, Oficinas d’O Comércio do Porto, Porto, 1931.
- PERESTELO, Afonso de Mello Cid, *O porto de Lisboa e as suas obras*, Conferência realizada a 30 de Outubro de 1937, no porto de Lisboa, por ocasião do cinquentenário do início das obras do mesmo porto, Separata da Revista *Técnica*, Lisboa, 1938.
- PERESTRELO, Afonso de Mello Cid, “O Futuro porto de Setúbal como porto comercial, industrial e de pesca”, in *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, A. 63, nº 679, Jan., 1932, p. 17-23.
- PERESTRELO, Afonso de Mello Cid, “Os portos e o turismo: tese”, *I Congresso Nacional de Turismo, 3ª Secção*, Sociedade Nacional de Turismo, Lisboa, 1936.
- PERESTRELO, Afonso de Mello Cid, *Os portos marítimos do Ultramar português e as obras neles executadas e projectadas para o seu melhoramento*, Comunicação apresentada ao 2º Congresso Nacional de, Tipografia Invicta, Porto, 1948.
- POLÓNIA, Amélia, “Comunidades marítimas no mundo atlântico - Aproximação através de um estudo de caso. Vila do Conde (Portugal). Século XVI.”, Comunicação apresentada ao *VIII Congreso de la Asociación Española de Historia Económica*, decorrido em Santiago de Compostela entre os 13 e 16 Setembro de 2005.
- POLÓNIA, Amélia, “The Sea and its impact on a maritime community: Vila do Conde, Portugal, 1500-1640”, in *International Journal of Maritime History, Research in Maritime History*, nº 1, XVIII, Junho de 2006, pp. 199-222.
- Portos: a evolução necessária*, Instituto Progresso Social e Democrata Francisco Sá Carneiro, s.e., Lisboa, 1987.
- Portos: esboço dum dicionário de portos de todo o mundo para uso da Direcção Geral de Estatística*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1924.
- PRATA, Ana, *Políticas Portuárias na I República (1880-1929)*, Caleidoscópio, Lisboa, 2011.

- RIBEIRO, José Vitorino Damásio, *Considerações fiscaes sobre o estabelecimento de Armazens Geraes e Portos Francos em Portugal*, Tese apresentada ao Congresso Nacional de 1909 pela Sociedade de Ciências Económicas e Sociais, A Liberal, Lisboa, 1909.
- SERPA, António Ferreira de, *Influência do Canal de Panamá no movimento dos portos portugueses*, Ofic. Tipográfica, Lisboa, 1911.
- SILVA, A. A. Baldaque da, *Estudo Histórico Hydrográfico sobre a Barra e o Porto de Lisboa*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1893.
- SILVA, A. A. Baldaque da, *Melhoramento dos portos nacionais*, Congresso Marítimo Nacional, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1903.
- SILVA, Antero Ferreira de Araújo, CASTRO, Ezequiel A. R. Vieira de, BARROS, J. A. Correia, *Porto de Leixões: parecer de sub-comissão jurídica*, Porto, Junta Autónoma das Obras da Cidade, 1903.
- SILVA, Baldaque da, *O engrandecimento da região central de Portugal: representação dirigida ao Congresso Nacional da República Portuguesa sobre o engrandecimento da Beira e a construção do Porto Oceânico Commercial do Cabo-Mondego*, Centro Tipográfico Colonial, Lisboa, 1913.
- SILVA, José Francisco da, "Portos e Barras do Algarve", in *Congresso Regional Algarvio*, Papelaria e Tipografia 'A Tentadora', Lisboa, 1914.
- SILVA, Marcos Vieira da, *Portos-francos*, Typ. Da Livr. Ferin, Lisboa, 1906.
- SIMÃO, Maria dos Anjos Correia, *Os portos portugueses e o tráfego ferroviário*, [Texto Policopiado], Tese de Licenciatura em Ciências Geográficas, Faculdade de Letras, Universidade de Lisboa, 1943.
- SOUSA, José Fernando de, *Douro e Leixões, a questão dos portos comerciais: artigos e resumos de conferências*, Junta Autónoma das Obras da Cidade, Porto, 1912.
- SPRATLEY, Ricardo, *O problema das instalações marítimas da Cidade do Porto. Subsídios para a sua resolução*, Porto, Abril de 1912.
- SPRATLEY, Ricardo, *Os transportes terrestres e marítimos. Conferência no Primeiro Congresso do Trabalho Nacional*, Porto, 1923.
- TEIXEIRA, F. S. Pinto, *Caminhos-de-ferro e portos comerciais*, s.e., s.l., 1934.

## 5. Sobre portos estrangeiros

- BOYCE, Gordon, "Resource Flows and Maritime Infrastructures" in BOYCE, Gordon, and GORSKI, Richard, (Eds.), *Research in Maritime History*, "Resources and



- infrastructures in the maritime economy, 1500-2000*", n° 22, St. John's, Newfoundland, 2002, pp. 1-4.
- BUBENDEY, J. F., SCHULZE, L., *Les ports maritimes allemands: Emden, Brême, Harbourg, Hambourg, Lubeck et Stettin: compte rendu des travaux dans les principaux ports maritimes*, Imp. des Travaux Publics, Bruxelles, 1905.
- BUBENDEY, J. F., SCHULZE, L., *Travaux les plus récents exécutés dans les principaux ports maritimes : Les ports maritimes allemands: Emden, Brême, Harbourg, Hambourg, Lubeck et Stettin: compte rendu des travaux dans les principaux ports maritimes*, Imp. des Travaux Publics, Bruxelles, 1905.
- DIJK, Henk van, PINHEIRO, Magda Avelar, "The changing face of European ports as a result of their evolving use since the nineteenth century", in *Portuguese Journal of Social Science*, vol. II, n° 2, 2003, pp. 89-103.
- FISCHER, Lewis R., "Port Policies: Seaport Planning around the North Atlantic, 1850-1939", in FISCHER, Lewis R., and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History, n° 16, Harbors and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*", St. John's, Newfoundland, 1999, pp. 229-244.
- HOYLE, B. S., e PINDER, D. A. (orgs.), *European port cities in transition*, Belhaven Press, London, 1992.
- JACKSON, Gordon, "An Appreciation", in FISCHER, Lewis R., and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History, n° 16, Harbors and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*", St. John's, Newfoundland, 1999, pp. 1-12.
- JACKSON, Gordon, *Hull in the eighteenth century: a study in economic and social history*, Oxford, University of Hull Publications, 1972.
- JACKSON, Gordon, *The History and Archaeology of Ports*, World's Work Ltd., The Windmill Press, Kingswood, Hampshire, 1983.
- JACKSON, Gordon, "Ports, Ships and Government", in FISCHER, Lewis, and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History, n°6, Harbours and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, St. John's, Newfoundland, 1999.
- JARVIS, Adrian, "Port History: Some thoughts on where it came from and where it might be going", in FISCHER, Lewis R., and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History, n° 16, Harbors and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*, St. John's, Newfoundland, 1999, pp. 12-34.
- LAROCHE, F., *Ports maritimes*, Baudry, Paris, 1893.

- LAROCHE, F., *Travaux Maritimes: phénomènes marins, accès des ports*, Baudry, Paris, 1891.
- MILNE, Graeme J., “Port Politics: interest, faction and port management in Mid-Victorian Liverpool”, in FISCHER, Lewis R., and JARVIS, Adrian (Eds.), *Research in Maritime History, n° 16, Harbors and Havens: Essays in port history in honor of Gordon Jackson*”, St. John’s, Newfoundland, 1999, pp. 35-62.
- SILVA, António Leão de Aguiar Cardoso Correia e, *Os Ciclos Históricos de inserção de Cabo Verde na Economia Atlântica: o caso das cidades-porto (Ribeira Grande e Mindelo)*, [Texto Policopiado], Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, Julho de 2007.
- SIMON, Georges, *Les Ports de Commerce*, Tomo I, Chambre Française de Commerce et Industrie de Bruxelles, Imp. des Travaux Public, Bruxelas, 1908.
- ZÚÑIGA, García de, *Sobre organización y administración de puertos*, Imp. El Siglo Ilustrado, Montevideo, 1908.

## **6. Sobre Engenharia**

- ABECASIS, F., “A Engenharia costeira e portuária em Portugal, Perspectiva Histórica”, *Ingenium*, n° 48, Lisboa, Maio 2000.
- CARVALHO, A. Luciano de, “Evolução da engenharia civil em Portugal”, in *Notas sobre Portugal*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, pp. 715-736.
- DIOGO, Maria Paula, MATOS, Ana Cardoso de, “Jogos de identidade. Dois séculos na formação e na prática dos engenheiros portugueses (séculos XVIII-XIX)”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp.180-199.
- GRÁCIO, Sérgio, “Notas sobre a emergência e a consolidação do ensino da engenharia”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp.230-239.
- MATOS, Ana Cardoso de, SANTOS, Maria Luísa, DIOGO, Maria Paula, “Obra, engenho e arte nas raízes da engenharia em Portugal”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e*

*Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004.

OLIVEIRA, Ildeberto Mota, “Engenharia costeira e portuária”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp. 255-302.

RODRIGUES, Maria de Lurdes, “O papel social dos engenheiros”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp.82-107.

ROLLO, Maria Fernanda, “Engenharia e história: percursos cruzados”, in José Maria Brandão de Brito, Manuel Heitor e Maria Fernanda Rollo (Coords.), *Engenho e obra: uma abordagem à história da Engenharia em Portugal no século XX*, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2002, pp. 31-55.

## **7. Marinha, Comércio e Navegação**

CONRADO, Alberto, *O comércio e a navegação na história*, Tipografia Progresso, Porto, 1904.

CORTHELL, Elmer L., *Navigation Maritime : Accroissement des dimensions des navires. Dimensions existantes et projetées dans les principaux ports du monde*, Impr. Des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.

FERREIRA, Raúl César, *Os preços dos navios*, Imp. Da Armada, Lisboa, 1930.

GALHARDO, João Maria, *Do balanço dos navios*, Imp. Nacional, Lisboa, 1868.

LEONE, João Carlos d'Oliveira, *A Reserva Naval, Memória Apresentada ao Congresso Marítimo Nacional*, Papelaria La Bécarre, Lisboa, 1902.

LEONE, João Carlos de Oliveira, *Duas palavras sobre o comércio marítimo em Portugal*, Tese apresentada ao Congresso Marítimo Nacional, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1902.

LEONE, João Carlos de Oliveira, *Pela Marinha Mercante*, Comunicação apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1902, Liga Naval Portuguesa, Lisboa, 1903.

MARTINS, Eduardo da Silva, *Transporte marítimo e comércio internacional: situação e perspectivas para as economias em desenvolvimento*, [Texto Policopiado], Tese de Mestrado em Desenvolvimento e Cooperação Internacional, Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa, 1997.

- MATTOS, A. Pereira de, *A Marinha Colonial: estudo apresentado ao Congresso Marítimo Nacional de 1902*, Tipografia de Companhia Nacional, Lisboa, 1902.
- O Problema Internacional: definição da política externa a seguir*, Tese XIV do Congresso Nacional, Liga Naval Portuguesa, Tipografia da Livraria Ferin, Lisboa, 1910.
- ROCHETA, João Farrajota, *Os navios de carga e a sua evolução*, Centro de Estudos da Marinha, Lisboa, 1977.
- SILVA, A. A. Baldaque da, *Restauração do poder marítimo de Portugal*, Livraria António Maria Pereira, Lisboa, 1894.
- SILVA, António Duarte, “A Indústria Naval”, in HEITOR, Manuel, BRITO, José Maria Brandão de, ROLLO, Maria Fernanda (Coords.), *Momentos de Inovação e Engenharia, em Portugal no século XX. Grandes Temas*, vol. II, Publicações Dom Quixote, Lisboa, 2004, pp. 303-320.
- SILVA, Marcos Vieira da, *Da Marinha Mercante Portuguesa e sua influência económica*, Manuel Gomes Editor, Lisboa, 1902.
- VARETA, Bernardino, *A Marinha Mercante e a Economia Nacional: memória apresentada ao Congresso Marítimo Nacional de 1903*, Oficina do Comércio do Porto, Porto, 1903.
- VERDINOIS, César, *Progression rapide des dimensions des navires à vapeur et à voiles: conséquences pour les ports*, Impr. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905.
- Xe Congrès de Navigation*, Associação Internacional Permanente dos Congressos de Navegação, Imp. des Travaux Publics, Bruxelas, 1905

## 8. Sobre Economia

- AMARAL, J. Ferreira do, “Desenvolvimento Económico”, in BARRETO, António e MÓNICA, Maria Filomena (Coords.), *Dicionário de História de Portugal*, Suplemento A/E, volume VII, Figueirinhas, Lisboa, 1999, pp. 509-518.
- ANDRADE, Anselmo de, *A Terra: economia nacional e comparada*, Manuel Gomes Editor, Lisboa, 1898.
- ANDRADE, Anselmo de, *Portugal económico e outros escritos económicos e financeiros, 1911-1925*, Colecção de obras Clássicas do Pensamento Económico Português, 18, Banco de Portugal, Lisboa, 1997.
- ANDRADE, Anselmo de, *Portugal Económico*, Manuel Gomes Editor, Lisboa, 1902.
- ANDRADE, Anselmo de, *Portugal económico, Teorias e factos*, F. França Amado, Coimbra, 1918.

- Anuario estatístico do Reino de Portugal*, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Repartição de Estatística, 1880-1910 (?).
- BARBOSA, Daniel Maria Vieira, *Alguns aspectos da economia portuguesa*, Artes Gráficas, Porto, 1949.
- BARBOSA, Daniel Maria Vieira, *Na pasta da economia: discursos, declarações e súmulas das conferências com a imprensa*, Portugália, Lisboa, 1958.
- BARBOSA, Daniel Maria Vieira, *Política do presente, política para o futuro*, Tipografia Sequeira, Porto, 1949.
- CAMPOS, Ezequiel de, *O enquadramento geo-económico da população portuguesa através dos séculos*, Revista Ocidente, Lisboa, 1943.
- CAMPOS, Ezequiel de, *Para a ressurreição de Lázaro*, Emp. Ind. Gráf. do Porto, Porto, 1931.
- CAMPOS, Ezequiel de, *Pregação no Deserto*, Lello & Irmão, Porto, 1948.
- CAMPOS, Ezequiel de, *Problemas fundamentais portugueses*, Revista Ocidente, Lisboa, 1946.
- CAMPOS, Ezequiel de, *Prólogo ao plano da cidade do Porto*, Emp. Industrial Gráfica, Porto, 1932.
- CARQUEJA, Bento, *O futuro de Portugal: questões económico-sociais*, Antiga Casa Bertrand de José Bastos, Lisboa, 1900.
- CORREIA, Araújo, *Estudos de economia aplicada: o problema económico nacional*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1951.
- CORREIA, Araújo, *Portugal económico e financeiro*, Imprensa Nacional, Lisboa, 1938.
- MIRANDA, Sacuntala de, *Portugal: o círculo vicioso da dependência (1890-1939)*, Teorema, Lisboa, 1991.
- MURTEIRA, Mário, “Crescimento económico” in *O Tempo e o Modo*, nºs 18-19, Lisboa, 1962.
- SIMÕES, J. de Oliveira, “A evolução da indústria portuguesa”, in *Notas sobre Portugal*, vol. I, Imprensa Nacional, Lisboa, 1908, pp. 359-375.
- Situação Económica do País: vantagens e inconvenientes do proteccionismo em que vivemos*, Congresso Nacional de Lisboa, Associação Comercial de Lisboa, Centro Tipográfico Colonial, Lisboa, 1909.

## 9. Elementos Estatísticos

*Anuário Estatístico de Portugal*, INE, Lisboa, 1875-1930.

*Anuário Estatístico de Portugal*, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria.  
Repartição de Estatística, 1910-1936 (?).

VALÉRIO, Nuno (Coord.), *Estatísticas Históricas Portuguesas*, vol. I e II, Instituto Nacional de Estatística, Lisboa, 2001.

*Relatório e Contas da Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões)*, Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro-Leixões), Porto, 1913-1926.

*Relatório e Contas da Exploração do Porto de Lisboa*, Exploração do Porto de Lisboa, Lisboa, 1913-1926.

## **10. Sobre Atlas**

BRITO, Raquel Soeiro de (Coord.), *Atlas de Portugal*, Instituto Geográfico Português, Lisboa, 2005.

DIAS, Maria Helena (Coord.), *Os Mapas em Portugal. Da tradição aos novos rumos da Cartografia*, Edições Cosmos, Lisboa, 1995.

TENEDÓRIO, José António (Dir. e Coord.), *Atlas da Área Metropolitana de Lisboa*, Área Metropolitana de Lisboa, Lisboa, 2003.